

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CENTRO SÓCIO-ECONÔMICO
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS DA ADMINISTRAÇÃO

Gabriela Ireni Gonçalves

GESTÃO DA SEGURANÇA PORTUÁRIA EM SANTA CATARINA:
Estudo de Caso no Terminal Porto Itapoá

Florianópolis
2016

Gabriela Ireni Gonçalves

**GESTÃO DA SEGURANÇA PORTUÁRIA EM SANTA CATARINA:
Estudo de Caso no Terminal Porto Itapoá**

Trabalho de curso apresentado à Disciplina CAD 7305
como requisito parcial para a obtenção do grau de
Bacharel em Administração pela Universidade Federal
de Santa Catarina.

Área de Gestão da Segurança

Orientadora: Prof(a) Dra. Joana Stelzer

Florianópolis

2016

Gabriela Ireni Gonçalves

GESTÃO DA SEGURANÇA PORTUÁRIA EM SANTA CATARINA:

Estudo de Caso no Terminal Porto Itapoá

Este Trabalho de Conclusão de Curso foi julgado adequado e aprovado na sua forma final pela Coordenadoria de Estágios e Monografias do Departamento de Ciências da Administração da Universidade Federal de Santa Catarina.

Florianópolis, 05 de julho e 2016.

Prof^a. Evelize Welzel Dr^a.
Coordenadora de Trabalho de Curso

Professores Avaliadores:

Prof^a. Joana Stelzer, Dr^a.
Orientadora
Universidade Federal de Santa Catarina, 2016

Prof. Claudelino Martins Dias Junior, Dr.
Avaliador
Universidade Federal de Santa Catarina, 2016

Prof. Eduardo Lobo, Dr.
Avaliador
Universidade Federal de Santa Catarina, 2016

Aos meus pais, Ireni e Dino, em retribuição pelos anos
de luta e sofrimento para fazer de mim um ser humano
melhor. Gratidão e amor eternos.

AGRADECIMENTOS

Muito tenho a agradecer. Primeiramente ao Ser Superior que nos rege, que por toda minha vida tem me guiado e me premiado com toda sorte que alguém poderia desejar.

Aos meus amados pais, Ireni e Dino, que por não terem recebido a dadiva de gerar um filho próprio, optaram por me escolher e me agraciar com tudo que de melhor tinham em seus corações. A vocês dediquei esse trabalho e a você agradeço por tudo que até hoje me foi oportunizado. Espero que com essa conquista, uma pequena parte do meu débito com vocês seja quitado.

Ao meu querido companheiro, amigo e amor Rei. A você devo parte dessa conquista, pela paciência em me esperar, pela incansável e muito importante contribuição dada a esta pesquisa, por me incentivar e mostrar que sim, eu posso sempre fazer melhor.

Aos amigos queridos, velhos e novos, pelas alegrias que me foram proporcionadas, pelos ombros estendidos, pela constante fé depositada em mim.

A Mirian e Angelita, duas pessoas especiais que já não fazem mais parte do meu dia-a-dia, mas que foram fontes de inspiração e que me levaram a ser a profissional que sou. Obrigada pelos ensinamentos.

Aos mestres, queridos professores da Academia e os que a antecederam, pelas contribuições e lições essenciais a vida de todos, representados aqui pela professora Joana, que não mediu esforços ao me orientar, sempre disponível e disposta a me guiar por essa empreitada, com seu conhecimento e paciência.

A UFSC, por proporcionar a mim ensino público e de qualidade.

E por fim, a Livia, Bianca e Eduardo, para que no futuro saibam que desde sempre, eles permeavam meus sonhos e pensamentos.

*“E ali logo em frente, a esperar pela gente,
o futuro está”*

(Toquinho)

RESUMO

Este trabalho tem por objetivo principal abordar o tema da gestão da segurança portuária, com o enfoque no Terminal Porto Itapoá, seu comportamento frente as exigências de segurança do *ISPS Code* e a sua real aplicação dentro da instituição. Nesse sentido, houve um esforço em apresentar os principais aspectos envolvidos na gestão da segurança portuária catarinense e demonstrar como, de fato, é realizada a gestão da segurança portuária no Terminal Porto Itapoá. A elaboração do presente trabalho justifica-se pela pouca doutrina empregada sobre o assunto, resultando na necessidade de se promover um estudo que provoque um alerta sobre a importância da segurança portuária na contemporaneidade, tendo em vista o crescimento das atividades portuárias em Santa Catarina e no Brasil. Trata-se de uma pesquisa aplicada e descritiva, voltada para o estudo de caso, por sua elaboração ter sido possível a partir da coleta de dados em uma única instituição. Com a análise dos dados foi possível identificar os fatores limitantes da atual abordagem empregada na aplicação da legislação sobre segurança nos portos, dentre eles o engessamento que restringe a atuação dos atores envolvidos na elaboração e fiscalização dos parâmetros de segurança.

Palavras-chave: Gestão; Segurança; Porto; *Código ISPS*; Itapoá.

ABSTRACT

This work has for primary objective to address the theme of port safety management, with the focus on Terminal Porto Itapoá, your behavior front security demands of the ISPS Code and its real application within the institution. Present the main aspects involved in the management of the Santa Catarina port security and demonstrate how, in fact, is held in port security management Terminal Porto Itapoá. The present work is justified few by the applied doctrine on the subject, resulting in the need to promote a study which causes a warning about the importance of port security in contemporary times, in view of the growth of port activities in Santa Catarina and Brazil. It is a research is descriptive and applied to the case study, for their preparation have been possible from the collection of data in a single institution. With the analysis of the data it was possible to identify the limiting factors of the current approach used in the application of legislation on port security, including the casting that restricts the performance of the actors involved in the preparation and monitoring of security parameters.

Keywords: *Management; Safety; Port, ISPS Code. Itapoá.*

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - Organograma do Terminal Porto Itapoá	53
Figura 2 - Navio atracado no Terminal Porto Itapoá	56
Figura 3 - Estrutura do Terminal Porto Itapoá	56
Figura 4 - Movimentação de containers no Terminal Porto Itapoá	57

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Plano Nacional de Logística Portuária.....	16
Tabela 2 - Portos Organizados Delegados.....	22
Tabela 3 - Portos Públicos Administrados pela Cia de Docas.....	23

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ANTAQ	Agência Nacional de Transportes Aquaviários
CCA-IMO	Coordenadora dos Assuntos da Organização Marítima Internacional, no Brasil
CESPORTOS	Comissão Estadual de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias navegáveis
CESSP	Curso Especial de Supervisor de Segurança Portuária
CONPORTOS	Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, terminais e Vias navegáveis
DC	Declaração de Cumprimento.
DOU	Diário oficial da união
DPF	Departamento de Polícia Federal
EAR	Estudo de Avaliação de Risco
EPPS	Elaboração e Análise dos Planos de Segurança Pública Portuária
GEMPO	Grupo Executivo para Modernização dos Portos
IMO	Organização Marítima Internacional
IP	Instalações Portuária
IP4	Instalações Portuária Públicas de Pequeno Porte
ISPS Code	Código Internacional Para Proteção de Navios e Instalações Portuárias
MJ	Ministério da Justiça
MSC	Comitê de Segurança Marítima
NAPV	Normas de Controle de Acesso e Circulação de Pessoas e Veículos
NLP	Nova Lei dos Portos
OIT	Organização Internacional do Trabalho
ONU	Organização das Nações Unidas
OS	Organização de segurança
PNLP	Plano Nacional de Logística Portuária
PNSPP	Plano Nacional de Segurança Pública Portuária
PROHAGE	Harmonização das Atividades dos Agentes de autoridades nos Portos
PSPP	Plano de Segurança Pública Portuária
SENASP	Secretaria Nacional de Segurança Pública
SOLAS 74	Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, de 1974
SSP	Supervisor de Segurança Portuária
TAC	Termo de Ajuste Conduta
TEU	Uma unidade equivale a 20 pés
TPI	Terminal Porto Itapoá
TUP	Terminal de uso privativo
UFSC	Universidade Federal de Santa Catarina
US	Unidade de Segurança

SUMÁRIO

AGRADECIMENTOS.....	5
RESUMO	7
ABSTRACT.....	8
LISTA DE ILUSTRAÇÕES.....	9
LISTA DE TABELAS.....	10
LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS	11
SUMÁRIO.....	12
1 INTRODUÇÃO.....	14
1.1 Contexto histórico e definição do problema de pesquisa.....	14
1.2 Objetivos.....	15
1.2.1 Objetivo geral	15
1.2.2 Objetivos específicos	15
1.3 Justificativa	15
2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	18
2.1 Instalações portuárias	18
2.2 Segurança na atividade portuária	23
2.2.1 CONPORTOS e CESPOTOS.....	24
2.2.2 Código ISPS	27
2.2.3 Estudo de Avaliação de Risco.....	35
2.2.4 Plano de Segurança Pública Portuária	37
2.2.5 Certificação Internacional de Cumprimento do <i>Código ISPS</i>	42
2.2.6 Atividades e atribuições do Supervisor de Segurança Portuária	44
2.2.7 A Gestão da Segurança Portuária catarinense	46
2.2.8 Estrutura da segurança	47
3 METODOLOGIA	50
3.1 Modelo do estudo	50
3.1.1 Estudo de Caso.....	50
3.1.2 Pesquisa Bibliográfica	51
3.1.3 Coleta dos Dados.....	51
3.2 Análises dos dados	52
3.3 Limitações do Estudo	52
4 Estudo de Caso	53
4.1 Localização e geografia	54
4.2 Infraestrutura.....	55
4.3 Razão da escolha	57

4.4 ANÁLISE DOS DADOS	58
4.4.1 A atividade do Supervisor de Segurança Portuária	58
4.4.2 Estrutura da segurança no Terminal Porto Itapoá	60
4.4.3 A Organização de Segurança	63
4.4.4 Entrevista com o Coordenador das CESPOTOS/SC	66
CONSIDERAÇÕES FINAIS	69
REFERÊNCIAS.....	71
APÊNDICE A – ROTEIRO ENTREVISTA AO SSP.....	77
APÊNDICE B – ROTEIRO ENTREVISTA DA OS	78
APÊNDICE C – ROTEIRO ENTREVISTA DA CESPOTOS/SC	79

1 INTRODUÇÃO

1.1 CONTEXTO HISTÓRICO E DEFINIÇÃO DO PROBLEMA DE PESQUISA

No Brasil, a estrutura da segurança portuária é de responsabilidade, em nível nacional, da Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis - CONPORTOS e da Comissão Estadual de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis - CESPOTOS nas unidades da federação. A CESPOTOS é composta por representantes da Capitania dos Portos (Marinha do Brasil), Receita Federal, Governo do Estado, Administração Portuária e da Polícia Federal, sendo esse último, responsável por designar um representante para a coordenação da Comissão.

A segurança portuária brasileira está regulamentada desde 1995, porém, somente após os atentados terroristas do dia 11 de setembro de 2001 passou-se a exigir de todas as Instalações Portuárias - IP um padrão internacional de segurança.

O Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias, na língua inglesa, sua denominação é *International Ship & Port Facility Security Code - Código ISPS*, ou simplesmente Código ISPS, é um conjunto de medidas e procedimentos criado para prevenir que navios ou portos sofram ataques de armas de destruição em massa e para evitar que estas sejam introduzidos em uma instalação portuária ou a bordo de uma embarcação. O *Código ISPS* introduziu diretrizes para um sistema de segurança portuária revestido de normas e critérios rigorosos que elevassem qualidade do modelo de segurança imprescindível a qualquer instalação portuária.

A instalação portuária escolhida para o estudo de caso foi o Terminal Porto Itapoá por ser um dos terminais mais novos de Santa Catarina e também por ter se destacado pelo seu rápido crescimento no Estado, batendo vários recordes de produção.

Este trabalho tem por objetivo responder ao seguinte problema de pesquisa: Como é realizada a gestão da segurança portuária no estado de Santa Catarina, tendo como modelo de estudo o Terminal Porto Itapoá?

1.2 OBJETIVOS

1.2.1 Objetivo geral

Diagnosticar a gestão da segurança do Terminal Porto Itapoá no que se refere à implementação do Código ISPS.

1.2.2 Objetivos específicos

- a) Apresentar os principais aspectos envolvidos na gestão da segurança portuária catarinense;
- b) Demonstrar como é realizada a gestão da segurança portuária no Terminal Porto Itapoá;
- c) Avaliar se a gestão da segurança portuária do Terminal Porto Itapoá atende as exigências do Código ISPS.

1.3 JUSTIFICATIVA

A elaboração do presente trabalho justifica-se pela necessidade de se promover um estudo que provoque um alerta sobre a importância da segurança portuária na contemporaneidade, tendo em vista o crescimento das atividades portuárias em Santa Catarina e no Brasil.

Conforme matéria publicada na Revista Inport (CORSI, 2016, p. 19) há uma previsão de investimento de 51 bilhões no total, de acordo com o Plano Nacional de Logística Portuária – PNLP, volume esse que deverá ser empregado em novas construções, obras de reparo e para compra e manutenção de equipamentos, para, dessa forma, fazer frente ao crescimento de 92% na demanda dos serviços portuários nos próximos anos.

PLANO NACIONAL DE LOGISTICA PORTUÁRIA - PNL	
VALOR INVESTIDO	ÁREA A SER CONTEMPLADA
R\$ 19,67 Bilhões	Em novos terminais de uso privado (TUPs)
R\$ 16,24 Bilhões	Em licitações para arrendamentos de áreas para terminais
R\$ 11,11 Bilhões	Em Renovação de contratos
R\$ 4,26 Bilhões	Em obras de dragagem
R\$ 51,28 Bilhões	Total a ser aplicado

Tabela 1: Plano Nacional de Logística Portuária
Fonte: Portos do Brasil (2015).

Paralelamente a todo esse crescimento e expectativa de investimentos, as questões de segurança devem seguir os aspectos ligados à gestão da segurança portuária e por isso um estudo desse assunto se faz necessário.

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, coloca como primeira exigência para autorizar o início das operações de uma instalação portuária a certificação do governo brasileiro que a instalação está de acordo com as diretrizes do Código ISPS.

Elaborado pela Organização Marítima Internacional – IMO, o Código ISPS estabeleceu um padrão mundial em segurança portuária. A partir de 2001 as instalações portuárias (portos e terminais) devem comprovar sua adequação ao Código ISPS para atuar no tráfego marítimo internacional.

Outro motivo da escolha desse tema foi o envolvimento da autora com atividade portuária, sua atuação junto à comunidade portuária catarinense durante os anos que ocupa a função de assessora de comunicação social da CESPOTOS/SC, condição que a levou em Missões Internacionais para Portugal, Espanha, França, Alemanha, Bélgica, como integrante da Comitativa Catarinense que anualmente realiza vistas em portos estrangeiros para promover trocas de conhecimentos da área da segurança portuária, um projeto idealizado e implementado pela CESPOTOS/SC.

A instalação portuária escolhida para o presente estudo de caso foi o Terminal Porto Itapoá, escolha motivada após consulta feita ao coordenador da CESPOTOS/SC, Reinaldo Garcia Duarte, o qual, dentre outras dezessete instalações portuárias do estado de Santa Catarina, apontou essa como sendo uma instalação portuária de excelente produtividade na atividade fim e também referência na área de segurança portuária.

A pesquisa também apresenta relevância para a Universidade Federal de Santa Catarina - UFSC, por se tratar de um trabalho que apresenta um estudo pouco frequente na área da segurança portuária.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Para que haja uma melhor compreensão deste trabalho faz-se necessária a apresentação e contextualização das estruturas portuárias brasileiras, do modelo de segurança portuária adotado pelo Brasil, com destaque para a aplicação das diretrizes estabelecidas pelo Código ISPS.

2.1 INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

A infraestrutura aquaviária brasileira é definida como o conjunto de áreas e recursos com finalidade de propiciar a operação de forma segura das embarcações de passageiros em turismo e tripulação, no espaço que compreendem o canal de acesso ao terminal, a bacia de evolução, as áreas de fundeadouro, os molhes e quebra-mares, o balizamento e a sinalização náutica, além das áreas de inspeção sanitária e de polícia marítima. (Fonte Básica: Resolução 1556/2009 – TUP de Turismo)

As instalações portuárias são administradas pelos operadores da atividade portuária, pessoa jurídica pré-qualificada e apta a cumprir as atividades portuárias de movimentação de passageiros ou mercadorias, oriundas do transporte marítimo, termo este também empregado pelo Código *ISPS*.

De forma técnica essas instalações portuárias podem ser consideradas portos e terminais, podendo ainda os terminais serem considerados Terminal de Uso Privativo - TUP ou Instalação Portuária de Turismo IPT, conforme o Artigo 2º, item XIII da Nova Lei dos Portos, nº 12.815/2013.

A legislação brasileira traz essa e outras definições na Nova Lei dos Portos - NPL, onde são apresentadas além das definições, as condições a serem seguidas para a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e também sobre as atividades exercidas pelos operadores portuários.

A nova Lei dos Portos, definiu em seu artigo 2º, que porto organizado “é um bem público construído e aparelhado para atender a necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de mercadorias, e cujo tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição de autoridade portuária”. Na

sequência o artigo 2º dispõe sobre o conceito de instalação portuária: “é a instalação localizada dentro ou fora da área do porto organizado e utilizada em movimentação de passageiros, em movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário”. Sobre os terminais de uso privado: “é a instalação portuária explorada mediante autorização e localizada fora da área do porto organizado”. Apresenta também o conceito de estação de transbordo de cargas: “é instalação portuária explorada mediante autorização, localizada fora da área do porto organizado e utilizada exclusivamente para operação de transbordo de mercadorias em embarcações de navegação interior ou cabotagem”.

Ainda no artigo 2º da Nova Lei dos Portos, é apresentado a definição de instalação portuária pública de pequeno porte: “é a instalação portuária explorada mediante autorização, localizada fora do porto organizado e utilizada em movimentação de passageiros ou mercadorias em embarcações de navegação interior” e por fim, nos é apresentada a definição de instalação portuária de turismo como sendo a “instalação portuária explorada mediante arrendamento ou autorização e utilizada em embarque, desembarque e trânsito de passageiros, tripulantes e bagagens, e de insumos para o provimento e abastecimento de embarcações de turismo”.

Para a Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ, o porto organizado também é um “porto construído e aparelhado para atender as necessidades da navegação e da movimentação e armazenagem de mercadorias”, onde seu uso pode ser explorado pela União, que também pode concedê-la. Nesse espaço todas as operações realizadas estão sob a jurisdição das autoridades portuárias.

Convém destacar a definição de porto organizado de Milene Zerek Capraro, como sendo:

O complexo que envolve desde as instalações portuárias [...], até a infraestrutura de proteção e acesso ao porto aquaviário, como as guias-correntes, quebra-mares, eclusas, bacias de evolução, canais e áreas de fundeio, todas elas mantidas pela administração portuária. (CAPRARO, 2014, p.30 e 31).

O Artigo 2º da Nova Lei dos Portos traz outro conceito muito importante que é o de Terminal Portuário. Trata-se de uma instalação que exerce atividade portuária de movimentação de tipos específicos de cargas.

Os terminais portuários podem ser de uso privativo - TUP (Inciso IV, Art 2º, Lei 12815/2013), administrado e explorado por pessoa jurídica, seja ela pública ou privada e

com autorização para movimentação de carga própria ou de passageiros, localizado fora da área do porto organizado. Segundo a ANTAQ:

A instalação, não integrante do patrimônio do porto público, construída ou a ser construída por empresa privada ou entidade pública para a movimentação ou movimentação e armazenagem de carga própria, destinada ou proveniente de transporte aquaviário; (ANTAQ, 2005)

Esses terminais podem movimentar exclusivamente carga própria, ou podem ser de uso misto, que o permite movimentar cargas próprias e de terceiros, desde que suas atividades estejam sendo desenvolvidas fora da área do porto organizado, ou quando o interessado for titular do domínio útil do terreno, mesmo que dentro da área do porto organizado. (ANTAQ, 2009)

Conforme exposto no artigo 8º, seção II, capítulo II da NLP, somente os TUP's, estações de transbordo de carga, instalações portuárias públicas de pequeno porte e instalações portuárias de turismo poderão ter seu uso explorado, por se tratarem de instalações alocadas fora da área do porto organizado.

As Instalações Portuárias para Turismo são exploradas por pessoa jurídica de direito público ou privado, podendo estar localizada tanto fora quanto dentro da área do porto organizado e seu uso é destinado ao trânsito de passageiros nacionais ou internacionais, tripulantes, bagagens e insumos para o provimento e abastecimento de embarcações de turismo (ANTAQ, 2009). A autorização que concede a permissão de funcionamento para as instalações portuárias deve ser requerida na ANTAQ e expira após 25 anos, podendo ser prorrogada, desde que a atividade portuária seja mantida e o autorizatário realize os investimentos necessários que permitam a expansão e modernização das instalações portuárias; conforme exposto no parágrafo 2 do artigo supracitado.

Segundo os dados obtidos através do site da Secretaria dos Portos (MESQUITA, 2015), cuja a última atualização foi realizada em março de 2015, existem no Brasil 37 Portos Públicos organizados, onde se enquadram os portos com administração exercida pela União, como exemplo, a Companhias Docas, ou os portos cuja a administração ficaram sob responsabilidade dos municípios e estados.

A área destes portos é delimitada por ato do Poder Executivo segundo art. 2º da Lei nº 12.815 de 5 de junho de 2013. Na esfera de competências da SEP/PR, segundo as atribuições definidas no art. 65 da Lei nº 12.815/ 2013, encontram-

se outros quatro portos fluviais delegados a estados e municípios. (NPL, 12.815/2013)

Ressalta-se que a Secretaria de Portos (SEP) caracteriza como sendo um porto marítimo ou fluvial as navegações que possuam um longo curso ou curso interior, não as caracterizando por sua localização geográfica. Para exemplificar é possível trazer o caso do Porto de Manaus. Estando localizado à margem esquerda do Rio Negro e a 13 km do Rio Solimões (Porto de Manaus, 2016) possui claramente uma localização geográfica fluvial, porém é caracterizado pela SEP um porto marítimo, pois recebe embarcações que trafegam por linhas oceânicas.

É observado ainda que neste número não foram inclusas as Instalações Portuária Públicas de Pequeno Porte - IP4:

[...] uma vez que a Lei 12.815 de 05/06/2013 passou estas instalações para a esfera de atuação do Ministério dos Transportes. Para aplicação do disposto no Art. 65 da Lei, a SEP e o Ministério dos Transportes emitiram em conjunto uma portaria interministerial, aprovando a relação de 122 Portos Fluviais que passam a ser classificados como Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte, e portanto, o passam para as competências do Ministério dos Transportes e DNIT. (NPL, 12.815/2013)

Na próxima página encontra-se a Tabela 2, onde é possível identificar quais são os dezoito portos organizados que estão sob administração dos municípios, estados ou consórcios públicos.

Porto	Estado	Autoridade Portuária	Tipo
Porto de SUAPE	PE	SDEC-PE	Marítimo
Porto de IMBITUBA	SC	SCPAR	Marítimo
Porto de SÃO FRANCISCO DO SUL	SC	APSFS	Marítimo
Porto de ITAQUI	MA	EMAP	Marítimo
Porto de CABEDELO	PB	DOCAS-PB	Marítimo
Porto do RECIFE	PE	PORTO DO RECIFE S.A.	Marítimo
Porto de SÃO SEBASTIÃO	SP	DERSA	Marítimo
Porto de ANTONINA	PR	APPA	Marítimo
Porto de PARANAGUÁ	PR	APPA	Marítimo
Porto de PELOTAS	RS	SPH	Marítimo
Porto de PORTO ALEGRE	RS	SPH	Marítimo
Porto de ESTRELA	RS	SPH	Fluvial
Porto de CACHOEIRA DO SUL	RS	SPH	Fluvial
Porto de RIO GRANDE	RS	SUPRG	Marítimo
Porto de PORTO VELHO	RO	SOPH-RO	Fluvial
Porto de ITAJAÍ	SC	ADHOC	Marítimo
Porto de MACAPÁ	AP	CDSA	Marítimo
Porto do FORNO	RJ	COMAP	Marítimo

Tabela 2: Portos Organizados Delegados
Fonte: Portos do Brasil (2015).

Em seguida, é apresentado na Tabela 3 os dezenove Portos Públicos que estão sob a responsabilidade das Companhias de Docas, totalizando os 37 Portos Públicos Organizados existente nos Brasil.

Porto	Estado	Autoridade Portuária
Porto de MANAUS	AM	CODOMAR
Porto de LAGUNA	SC	CODESP
Porto de SANTOS	SP	CODESP
Porto de ANGRA DOS REIS	RJ	CDRJ
Porto de ITAGUAÍ	RJ	CDRJ
Porto do RIO DE JANEIRO	RJ	CDRJ
Porto de NITERÓI	RJ	CDRJ
Porto de VITÓRIA	ES	CODESA
Porto de BARRA DO RIACHO	ES	CODESA
Porto de ILHÉUS	BA	CODEBA
Porto de ARATU	BA	CODEBA
Porto de SALVADOR	BA	CODEBA
Porto de MACEIÓ	AL	CODERN
Porto de NATAL	RN	CODERN
Porto de AREIA BRANCA	RN	CODERN
Porto de FORTALEZA	CE	CDC
Porto de VILA DO CONDE	PA	CDP
Porto de BELÉM	PA	CDP
Porto de SANTARÉM	PA	CDP

Tabela 3: Portos Públicos Administrados pela Cia de Docas.
Fonte: Portos do Brasil (2015)

2.2 SEGURANÇA NA ATIVIDADE PORTUÁRIA

A segurança portuária no Brasil teve seu passo inicial em 1995, quando foi criada a Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, terminais e Vias navegáveis - CONPORTOS com o intuito de regulamentar e estabelecer diretrizes para que houvesse a prevenção de crimes e atos ilícitos contra as instalações portuárias brasileiras, conforme Araújo e Duarte (2013, p. 15). Foi através do decreto 1507 de 30 de maio de 1995 que a CONPORTOS passou oficialmente a existir: “Art. 1º Fica criada a Comissão Nacional de

Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis, com o propósito de elaborar e implementar sistema de prevenção e repressão a atos ilícitos nos portos, terminais e vias navegáveis”.

A criação da CONPORTOS se fez necessária ao se perceber o aumento dos crimes praticados nas instalações portuárias brasileiras, principalmente as que estão relacionadas com furto, roubo, tráfico e contrabando de mercadoria. Crimes como prostituição de menores e tráfico humano também entram na lista dos mais frequentemente relatados em portos, terminais e vias navegáveis. (ARAÚJO e DUARTE, 2013, p .52).

Segundo Crestani (2012, p. 15), o Brasil está entre os países com maior volume em importação mundial, estando presente na 20ª posição e sendo o 22º na lista que posiciona os países por volume de exportação. Para poder contribuir com a segurança do transporte marítimo mundial e também firmar sua competitividade no comércio marítimo o Brasil passou a atender as recomendações da IMO adotando as diretrizes de segurança estabelecidas no Código ISPS.

2.2.1 CONPORTOS e CESPOTOS

A Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis - CONPORTOS é uma comissão interministerial, ou seja, um colegiado formado por representantes dos ministérios da justiça, marinha, fazenda, relações exteriores e dos transportes. (Decreto 1.507, de 30 de maio de 1995).

Criada pelo Decreto 1507 de 30 de maio de 1995, com o com o propósito de elaborar e implementar um sistema de prevenção e repressão a atos ilícitos nos portos, terminais e vias navegáveis e, por força do seu artigo 2º, ficou estabelecido que seria composta por membros do Ministério da Justiça (que a presidirá) do Ministério da Marinha, da Fazenda, das Relações Exteriores e dos Transportes. Assim sendo, por força da legislação até março de 2016, esse colegiado era presidido pelo representante Ministério da Justiça - MJ, sendo a presidência da CONPORTOS exercida pelo titular da Secretaria Nacional de Segurança Pública – SENASP, a função de Presidente substituto era exercida por outro representante das instituições de segurança que integrantes da estrutura do MJ, podendo ser um representante oriundo da própria SENASP, da Polícia

Federal, da Polícia Rodoviária Federal, que exercia a função mediante nomeação do Ministro da Justiça, devidamente publicado no Diário Oficial da União - DOU.

Porém, com a publicação da Portaria 344 do MJ no DOU de 03 de março de 2016, coube ao Departamento de Polícia Federal o protagonismo no cenário nacional da segurança portuária, e também corrigiu, segundo os estudiosos e membros da comunidade portuária, um dos maiores entraves da segurança portuária brasileira, que era o fato das representações regionais, as CESPRTOS, desde o início da vigência do Decreto 1507/95, terem na sua coordenação um representante do Departamento de Polícia Federal - DPF, enquanto que o comando do colegiado nacional não estava sob a presidência de um representante do DPF, o que dificultava a integração plena entre as vinte e uma CESPRTOS espalhadas pelo território nacional. Portanto, essa é a razão pelo qual a Portaria 344 apresenta-se como um divisor de águas para uma nova gestão da segurança portuária brasileira.

Mas, no caso das CESPRTOS, mesmo antes da Portaria 344/2016-MJ, o próprio Decreto 1507/1995, através do qual foi instituída a CONPORTOS e também estabeleceu a criação, em âmbito estadual, das CESPRTOS, definiu no artigo 4º que sua composição seria, no mínimo, com representantes do Departamento de Polícia Federal, da Capitania dos Portos das respectivas unidades da federação, da Secretaria da Receita Federal, das Administrações Portuárias e do Governo do Estado e que a coordenação dos trabalhos dessas comissões estaduais seria feita pelo representante do DPF.

Esse Decreto 1507 de 1995, também é o parâmetro das atuações da CONPORTOS. Em seu artigo 3º ele estabeleceu todas as competências deste colegiado nacional que é: baixar normas, em nível nacional, sobre segurança pública nos portos, terminais e vias navegáveis; elaborar projetos específicos de segurança pública nos portos, terminais e vias navegáveis e, por via diplomática, buscar junto à IMO, assistência técnica e financeira de países doadores e instituições financeira internacionais; apresentar sugestões às autoridades competentes para o aperfeiçoamento da legislação pertinente, inclusive consolidação de leis e regulamentos; avaliar programas de aperfeiçoamento das atividades de segurança pública nos portos, terminais e vias navegáveis; manter acompanhamento estatístico dos ilícitos penais ocorridos nos portos, terminais e vias navegáveis e dos resultados das investigações e das punições aplicadas; encaminhar aos órgãos competentes avaliações periódicas sobre as necessidades relativas à segurança pública nos portos, terminais e via navegáveis; elaborar seu regimento interno e submetê-lo à aprovação do Ministro de Estado da Justiça; criar e instalar Comissão

Estaduais de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis, fixando-lhes as atribuições e também orientar as Comissões Estaduais, no que for cabível.

Como visto acima esse Decreto estabeleceu a criação das CESPORTOS, porém, deixou a cargo da CONPORTOS a função de criar e instalar efetivamente esses colegiados estaduais, e essa atribuição a CONPORTOS só efetivou em 24 de junho de 2002, por meio da Resolução nº 01/2002-CONPORTOS, na forma de normas gerais de orientação as CESPORTOS, indicando os princípios básicos para o desenvolvimento das ações de prevenção a atos ilícitos em suas áreas de atuação.

Nessa mesma Resolução, a CONPORTOS estabelece também os parâmetros para atuação dessas Comissões Estaduais, fixando em seu artigo 2º as competências das CESPORTOS: implantar sistemas de prevenção e repressão a atos ilícitos nos portos, terminais e vias navegáveis; cumprir as normas existentes sobre segurança pública; elaborar e manter atualizados os projetos específicos de segurança pública nos portos, terminais e vias navegáveis e submetê-los à apreciação da Comissão Nacional; promover reuniões mensais, elaborar ata e encaminhá-la à CONPORTOS até 15 (quinze) dias após sua realização; manter acompanhamento estatístico dos ilícitos penais e dos resultados das investigações e das punições aplicadas e encaminhá-los, mensalmente, a Comissão Nacional, inclusive notificando quando não houver ocorrências.

Também está entre as competências das CESPORTOS realizar anualmente, até 30 de setembro, planejamento das atividades da Comissão, para o ano seguinte, articulando com os órgãos representados a inclusão dos respectivos recursos orçamentários necessários, observada a programação específica de cada organização, e encaminhar o referido planejamento à CONPORTOS; encaminhar, aos órgãos competentes, as avaliações periódicas sobre as necessidades relativas à segurança pública nos portos, terminais e vias navegáveis; controlar os pontos sensíveis de valor estratégico, nas áreas consideradas; manter atualizados os Planos de Segurança Portuária; manter estreito relacionamento com os representantes do Grupo Executivo para Modernização dos Portos – GEMPO e do Programa de Harmonização das Atividades dos Agentes de autoridades nos Portos – PROHAGE; elaborar e manter atualizados seus Regimentos Internos e propor alterações na legislação, justificando as propostas.

A CESPORTOS/SC iniciou suas atividades em 28 de agosto de 2000, com base no Decreto 1507 que autorizou sua criação. Desde 2000, em Santa Catarina, ela é composta por representantes da Capitania dos Portos de Santa Catarina, da Receita

Federal, do Governo Estadual, das Administrações Portuárias no estado e da Polícia Federal, a quem cabe coordenar os trabalhos do Colegiado (Decreto 1507/95).

Por força da Resolução 01/2002-CONPORTOS, somente em 27 de agosto de 2003 é que a CESPOTOS/SC completou todas as formalidades de sua criação ao aprovar seu Regimento Interno, documento este que estabelece toda a sua composição formal, a sua estrutura de funcionamento, as suas competências do Colegiado, do Coordenador e dos seus membros, tudo isso em conformidade com o Decreto 1507/95 e com a Resolução 001/2002-CONPORTOS.

Dos trabalhos iniciados em 2000, mesmo antes da aprovação do seu Regimento Interno que se deu em 2003, até 2016, foram realizadas duzentas reuniões para tratar de todas as questões ligadas à segurança portuária de Santa Catarina, cabendo ressaltar que nos últimos sete anos, de forma ininterrupta, foram realizadas todas as reuniões ordinárias mensais, única CESPOTOS do Brasil a registrar essa produtividade.

2.2.2 Código ISPS

No Livro *ISPS Code* - Padrão Internacional de Segurança Portuária, Reinaldo Duarte, que também é Coordenador da CESPOTOS/SC alerta, no capítulo 3, onde o autor apresenta as suas conclusões, que não houve a internalização formal do Código ISPS no ordenamento jurídico nacional, porém, afirma que no Brasil a CONPORTOS, desde 1995, já era a responsável pela segurança nos portos terminais e vias navegáveis e que depois dos atentados de 11 de setembro o Brasil também iniciou a CONPORTOS como autoridade de segurança pública portuária, em nível nacional e as CESPOTOS responsáveis pela segurança portuária em nível estadual (DUARTE, 2016, p. 65-67).

Duarte (2016) ainda destaca nas conclusões do seu Livro, *Código ISPS* Padrão Internacional de Segurança Portuária, que em 2002, ano da adoção do Código ISPS pela IMO, a resposta do Brasil àquele sentimento de vulnerabilidade que atingiu a comunidade internacional após os atentados de 11 de setembro, se deu através da aprovação por meio da Resolução 02/2002-CONPORTOS, do Plano Nacional de Segurança Pública Portuária – PNSPP, atribuindo as competências de cada uma das instituições com dever de atuar na segurança portuária brasileira, segundo o autor, as Resoluções 01 e 02 da CONPORTOS são verdadeiros marcos de uma retomada da segurança portuária brasileira, numa

afinação com a tendência mundial, deixando claro o propósito do Brasil em se adequar ao Código ISPS.

Porém, Duarte (2016) chama a atenção para o fato de que a legislação brasileira, em especial na área da segurança portuária com o Decreto 6869 de 04 de junho de 2009, que deu respaldo para esse propósito de adequação dos procedimentos da segurança portuária brasileira ao novo padrão internacional estabelecido do Código ISPS, tendo em vista que esse Decreto ao estabelecer a coordenação dos órgãos federais e a articulação com os demais órgãos intervenientes na adoção de medidas de prevenção e de resposta contra possíveis incidentes de segurança na área portuária, proporcionou que isso seja feito em conformidade com o que está previsto no Código, deixando claro o propósito do governo brasileiro em cumprir esse novo código, mesmo sem a sua regular inclusão no sistema jurídico brasileiro.

Segundo o mesmo autor, quando através do Decreto 6869/09, o governo determina que cada uma das instituições que compõe as CESPOTOS terão a obrigação de atuarem em ações de respostas aos incidentes de segurança portuária de forma adequada ao que foi estabelecido pelo Código ISPS, é mais uma prova da adequação da segurança portuária ao padrão internacional estabelecido pela IMO.

Portanto, fica claro que esse Decreto 6869, é de grande relevância para segurança portuária, sobretudo no campo legalização da aplicação do Código ISPS, pois, segundo o autor, foi através desse instrumento legal que o governo brasileiro decreta que a adoção de medidas de prevenção e de resposta contra possíveis incidentes de segurança nos portos e terminais do Brasil, conforme ao que foi estabelecido no Código ISPS. (DUARTE, 2016, p. 67).

Por essas razões é que Duarte (2016), recomenda que esse Decreto deva ser o principal fundamento legal daqueles que atuam e também dos que fiscalizam a atividade de segurança portuária no Brasil, motivo pelo qual também servirá de referência para esta pesquisa.

Também é destaque na conclusão da obra, *ISPS Code - Padrão Internacional de segurança Portuária*, que autoridades fiscalizadoras e os operadores da segurança portuária no Brasil devem estar cientes da vontade daqueles legisladores internacionais que elaboraram o Código, por isso o autor recomenda que seja tomado por base, o Item 5 do Preâmbulo do Código, onde esses legisladores estabeleceram que as disposições do Capítulo XI-2 da Convenção SOLAS 74 e do Código aplicam-se a navios e instalações portuárias e que a extensão da cobertura pela SOLAS 74 para as instalações portuárias

foi por conta de que esta Convenção oferecia o meio mais rápido de se garantir que as medidas necessárias de proteção entrassem em vigor e tivessem efeito rapidamente, o que demonstrou a necessidade e a intenção muito clara desses legisladores pela sua implementação o mais breve possível.

No Item 8, ainda do preâmbulo do *ISPS Code*, está indicada outra vontade dos legisladores que o criaram, ao afirmarem que a implementação das disposições do Código iria requerer cooperação e entendimento contínuo e efetivo entre todas as partes envolvidas, ou que utilizem navios e instalações portuárias, incluindo o pessoal de bordo, pessoal do porto, passageiros, partes envolvidas com a carga, gerenciamento de portos e navios e autoridades locais e nacionais responsáveis pela segurança portuária e que as práticas e procedimentos adotados teriam que ser revisadas e alteradas caso não propiciassem um nível adequado de proteção. E, por fim Duarte (2016) também aponta que nesse mesmo item 8, esses legisladores estabeleceram que para se intensificar a proteção marítima, as indústrias portuárias e de navegação, assim como as autoridades locais e nacionais teriam de assumir responsabilidades adicionais (DUARTE, 2016, p. 67).

Portanto, como base nas afirmações do Coordenador da CESPORTOS e na legislação por ele referenciada, é indispensável para esta pesquisa esse entendimento de que mesmo não integrando o Código ISPS ao sistema jurídico nacional, o Brasil, através do Decreto 6869/09 e da celeridade das medidas adotadas após a instituição do Código pela IMO, mostra que o teve como propósito a adequação da segurança portuária brasileira ao novo padrão internacional, inclusive com a celeridade manifestada pelos legisladores internacionais que elaboraram essa nova normatização internacional.

O Código Internacional para Proteção de Navios e Instalações Portuárias, ou em inglês, *International Ship and Port Facility Security* conhecido como *Código ISPS* ou como Código ISPS, é o conjunto de diretrizes e ações que devem ser seguidas por navios e instalações portuárias para “detectar e dissuadir atos que ameacem a proteção no setor de transporte marítimo” (ARAÚJO e DUARTE, 2013, p 56). O sistema internacional de segurança marítima teve seu início após os atentados de 11 de setembro de 2001, quando os Estados Unidos da América foram alvo de ataques terroristas em importantes pontos turísticos e econômicos do país. Com o surgimento de rumores de que o próximo alvo seria um porto americano, a IMO, órgão integrante da Organização das Nações Unidas – ONU, elaborou medidas que serviriam para prevenir ataques em instalações portuárias e navios.

Em 2002 foi realizada em Londres a Conferência Diplomática sobre Proteção Marítima com o objetivo de adicionar à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, de 1974 - SOLAS 74 (*International Convention for the Safety of Life at Sea*) novos itens que propunham medidas para aumentar a segurança da vida humana no mar. São as informações contidas nesse documento que norteiam a forma como instalações portuárias e navios devem agir a fim de evitar atitudes que ponham em risco a segurança dentro dos setores de atividade marítima. Em novembro seguinte aos atentados de 11 de setembro, foi realizado a 22ª assembleia da IMO onde foi deferido de forma unânime a adoção desses novos itens, cuja a implementação ficou sob responsabilidade do Comitê de Segurança Marítima - MSC. (Preâmbulo *ISPS Code*, Parte A).

Ainda conforme descrito no Preâmbulo do *ISPS Code* parte A item 5:

As disposições do Capítulo XI-2 da SOLAS 74 e deste Código aplicam-se a navios e instalações portuárias. A extensão da cobertura pela SOLAS 74 das instalações portuárias foi acordada com base no fato de que a SOLAS 74 oferecia o meio mais rápido de garantir que as medidas necessárias de proteção entrassem em vigor e tivessem efeito rapidamente. No entanto, também foi acordado que as disposições relativas a instalações portuárias deveriam aplicar-se somente à interface navio/porto. Questões relativas à proteção de áreas do porto serão assunto de futuros trabalhos conjuntos da Organização Marítima Internacional e da Organização Internacional do Trabalho. Ficou ainda acordado que as disposições não deveriam se estender à resposta real a ataques ou a qualquer outra atividade posterior à ocorrência de tal ataque. (2015, p. 2)

Para que as novas regras fossem implementadas, foi necessário um esforço mútuo entre todos os envolvidos: Governos, instalações portuárias, empresas de transporte marítimo, tripulantes, funcionários das IPs, passageiros e autoridades da área de segurança. Também é levada em consideração, ao se fazer a implementação das normas de segurança descritas no *Código ISPS*, a área de atuação das instalações portuárias, a forma da carga do navio e outras peculiaridades de seus envolvidos.

Foi em 2002 que o *Código ISPS* se concretizou, oriundo da Conferência Diplomática sobre Proteção Marítima. (ARAÚJO e DUARTE, 2013, p 56).

Na Parte A do Código *ISPS* ficou estabelecido os seus objetivos Gerais, transcritos abaixo:

1. Estabelecer uma estrutura internacional envolvendo a cooperação entre Governos Contratantes, órgãos Governamentais, administrações locais e as indústrias portuária e de navegação a fim de detectar ameaças à proteção e tomar medidas

preventivas contra incidentes de proteção que afetem navios ou instalações portuárias utilizadas no comércio internacional;

2. Estabelecer os papéis e responsabilidades dos Governos Contratantes, órgãos Governamentais, administrações locais e as indústrias portuária e de navegação a nível nacional e internacional a fim de garantir a proteção marítima;
3. Garantir a coleta e troca eficaz de informações relativas a proteção;
4. Prover uma metodologia para avaliações de proteção de modo a traçar planos e procedimentos para responder a alterações nos níveis de proteção; e
5. Garantir que medidas adequadas e proporcionais de proteção sejam implementadas.

Além de estabelecer uma estrutura internacional envolvendo a cooperação entre todos os envolvidos no transporte marítimo internacional e seus papéis e responsabilidades no contexto dessa atividade, o código exigiu o emprego de uma metodologia para as avaliações da segurança dos portos em todo o mundo de modo a se elaborar planos de segurança com procedimentos capazes de responder com eficácia aos incidentes de segurança portuária, sob um mesmo padrão, o que não havia antes dos atentados de 11 de setembro de 2001.

Com a adoção do *Código ISPS*, as diretrizes apresentadas pela IMO criam uma estrutura mundial de segurança marítima e institui um padrão internacional para a segurança portuária, estabelecendo, segundo o Coordenador da CESPOTOS/SC Reinaldo Duarte, uma nova padronização da atividade de segurança portuária mundial.

Essa padronização passa a se efetivar no momento que o *Código ISPS* exige em nível mundial, um estudo da avaliação do risco de uma instalação portuária dentro de um padrão mínimo estabelecido no seu Item 15:

- 15.5 A avaliação da proteção das instalações portuárias deverá incluir, pelo menos, os seguintes elementos:
 - 15.5.1 identificação e avaliação de bens móveis e infraestrutura relevantes, os quais é importante proteger;
 - 15.5.2 identificação de possíveis ameaças a bens móveis e infraestrutura e a probabilidade de sua ocorrência, a fim de estabelecer e priorizar medidas de proteção;
 - 15.5.3 identificação, seleção e priorização de contramedidas e alterações nos procedimentos e seu nível de eficácia quanto à redução de vulnerabilidade; e
 - 15.5.4 identificação de fraquezas, incluindo fatores humanos, na infraestrutura, planos de ação e procedimentos. (*ISPS Code*, Parte A, p. 20)

No Brasil, essa padronização exigida no Item 15, da Parte A do *Código ISPS*, está estabelecido na Resolução 10 da CONPORTOS, de 20 de outubro de 2003, dois anos

depois dos atentados de 11 de setembro e apenas um ano depois da adoção do *Código ISPS* pela IMO, mostrando mais uma vez o propósito do governo brasileiro em adotar efetivamente e novo padrão internacional.

De igual forma o *Código ISPS* também estabeleceu um padrão para a elaboração dos planos de segurança das instalações portuárias que operam no transporte marítimo internacional, ao estabelecer, em seu Item 16.3 da Parte B, o que deve conter nos Planos de Segurança, transcrito abaixo:

1. Conter informações sobre a organização de proteção das instalações portuárias;
2. Os vínculos da organização com outras autoridades relevantes e os sistemas de comunicação necessários para permitir a operação contínua e eficaz da organização e seus vínculos com outras organizações, incluindo navios que estiverem no porto
3. Detalhar as medidas básicas para o nível 1 de proteção, tanto operacionais quanto físicas, que serão estabelecidas;
4. Detalhar as medidas adicionais de proteção que permitirão às instalações portuárias mudar, sem demora, para o nível 2 de proteção e, quando necessário, para o nível 3 de proteção;
5. Dispor sobre revisões regulares ou auditorias do PFSP e sobre seu processo de emendas em resposta a ocorrências ou mudanças nas circunstâncias; e
6. Reportar procedimentos aos pontos apropriados de contato dos Governos Contratantes.

Os planos de segurança, conforme estabelecido no item 1.19 das disposições gerais da Parte B do Código, devem estabelecer as medidas de segurança a serem implementadas como respostas aos eventuais incidentes de segurança nos níveis 1, 2 e 3 de segurança:

1.19. O Plano de Segurança¹ das Instalações Portuárias deve indicar as medidas de proteção, tanto físicas quanto operacionais, que a instalação

¹ Reinaldo Duarte esclarece o emprego dos termos “Proteção” e “Segurança” na matéria de segurança portuária. “O mesmo Código estabeleceu em seu Item 16.3 (6), da Parte A, que os Planos de Segurança deverão contemplar também os deveres do pessoal das instalações portuárias com responsabilidades de proteção e deveres de qualquer outro pessoal da instalação portuária relativos aos aspectos de ‘proteção’, valendo destacar que no Brasil o vocábulo a ser empregado corretamente é ‘segurança’ independentemente da tradução oficial do *ISPS Code* ser ‘proteção’, pois, a palavra *Protection* escrita no *ISPS Code* em língua inglesa, na língua portuguesa brasileira corresponde ao vocábulo Segurança”. (Duarte, 2016, p. 38)

portuária deve tomar a fim de assegurar que esteja sempre operando no nível 1 de proteção. O plano também deve indicar as medidas de proteção adicionais ou intensificadas que a instalação portuária poderá tomar para mudar para o nível 2 de proteção e operar neste nível, quando solicitado. Ademais, o plano deverá indicar as possíveis medidas preparatórias que a instalação poderá tomar a fim de possibilitar uma resposta rápida às instruções que possam ser dadas por aqueles que estejam respondendo, no nível 3 de proteção, a um incidente ou ameaça de proteção. (*ISPS Code*, Parte B, p.4)

Portanto, é indispensável que seja aqui apresentado o que representa na segurança portuária cada um desses três níveis de segurança (Proteção) que o Código ISPS estabeleceu em seu 1.8 das disposições gerais:

1.8. O estabelecimento do nível de proteção aplicável em um determinado período é de responsabilidade dos Governos Contratantes e poderá se aplicar a navios e instalações portuárias. A Parte A deste Código define três níveis de proteção para uso internacional. Estes são:
Nível 1, normal: o nível no qual os navios e instalações portuárias normalmente operam;
Nível 2, elevado: o nível aplicável enquanto houver risco elevado de um incidente de proteção; e
Nível 3, excepcional: o nível aplicável pelo período durante o qual há um risco provável ou iminente de um incidente de proteção. (*ISPS Code*, Parte B, p.2)

No item 1.20, também das disposições gerais da Parte B, o Código estabeleceu que as instalações portuárias têm que cumprir com os requisitos da parte A do Código e deverão ter e operar de acordo com um Plano de Proteção aprovado pelo Governo Contratante ou pela autoridade designada por este, no caso do Brasil, a CONPORTOS.

Item 1.20. - As instalações portuárias que têm que cumprir com os requisitos do capítulo XI-2 e da parte A deste Código, deverão ter e operar de acordo com um Plano de Proteção das Instalações Portuárias aprovado pelo Governo Contratante ou pela Autoridade Designada envolvida. (*ISPS Code*, Parte B, p.4)

A CONPORTOS é órgão competente para, dentre outras atribuições, baixar normas, em nível nacional sobre Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis, e considerando a necessidade de normatizar e definir critérios para o credenciamento de empresas como Organizações de Segurança - OS, para elaborar os estudos de Avaliação de Risco e os Planos de Segurança das instalações portuárias brasileiras a serem submetidos à aprovação das CESPORTOS nas suas respectivas Unidades da Federação e à homologação da CONPORTOS, estabelecidos pela Resolução nº 003 de 27 de junho de 2003, da CONPORTOS, publicada no Diário Oficial da União

nº 129, de 08 de julho de 2003, em 2009 o Colegiado Nacional estabeleceu os critérios e disposições para o credenciamento das Organizações de Segurança.

Nesse contexto das avaliações de risco e de elaboração dos planos de segurança, convém destacar um ator de grande relevância nesse cenário da segurança portuária mundial e brasileira, que são as Organizações de Segurança, haja vista que o Código ISPS, no item 1.16, da Parte B, das disposições gerais, estabeleceu a responsabilidade dos governos contratantes, ou seja, dos governos que são signatários da Convenção Solas 74, por isso mesmo deverão cumprir o Código ISPS. Cabe tratar de modo especial as responsabilidades relativas as avaliações da segurança das instalações portuárias, com destaque para o fato do Código ISPS ter permitido a delegação dessa responsabilidade para as Organizações de Segurança, como previsto no próprio Código:

1.16. Todo Governo Contratante deverá assegurar a execução de uma Avaliação de Proteção das Instalações Portuárias para cada uma das instalações portuárias localizadas em seu território que sirva a navios envolvidos em viagens internacionais. Esta avaliação poderá ser realizada pelo Governo Contratante, por uma Autoridade Designada ou uma Organização de proteção reconhecida. A Avaliação completa de Proteção das Instalações Portuárias tem que ser aprovada pelo Governo Contratante ou pela Autoridade Designada envolvida. Esta aprovação não pode ser delegada. As Avaliações de Proteção das Instalações Portuárias devem ser revisadas periodicamente. (*ISPS Code*, Parte B, p.4)

Atualmente o credenciamento das atividades de estudo, análise dos riscos e elaboração dos planos de segurança das instalações portuárias brasileiras por parte dessas Organizações de Segurança está disciplinado pela Resolução 44, da CONPORTOS.

Porém, convém destacar que no Item 15.1, das disposições gerais da Parte B do Código *ISPS*, ficou estabelecido que as avaliações de segurança das Instalações Portuárias poderão ser realizadas por uma Organização de Segurança, porém, a aprovação dessas avaliações só poderá ser feita pelo Governo Contratante onde atua a instalação portuária avaliada, no caso do Brasil, essa aprovação final será feita pela CONPORTOS.

Para se garantir a efetiva aplicação dessa padronização internacional da segurança portuária o próprio Código ISPS, em seu Item 18.1 da Parte A, estabeleceu que o funcionário da segurança das instalações portuárias e o pessoal propriamente envolvido na segurança deverão ter conhecimento e receber treinamento, levando em conta as diretrizes constantes da parte B deste Código, conforme abaixo transcrito:

18.1. O funcionário de proteção das instalações portuárias e o pessoal apropriado envolvido na proteção das instalações portuárias deverão ter

conhecimento e receber treinamento, levando em conta as diretrizes constantes da parte B deste Código. (*ISPS Code*, Parte B, p.52)

E, visando assegurar a implementação eficaz dos planos de segurança das instalações portuárias, os itens 18.3 e 18.4 da Parte A do Código ISPS estabelecem que simulações e exercícios deverão ser executadas em intervalos apropriados, sempre levando em conta as diretrizes constantes da Parte B do próprio Código.

Todo esse processo de avaliação do risco e da elaboração criteriosa dos planos de segurança da qual decorre toda essa padronização da segurança portuária mundial, segundo o Código ISPS, deverá ser exigido das instalações portuárias e navios que estejam envolvidos em viagens internacionais, conforme estabeleceu o seu Item 3, ao determinar que suas diretrizes deverão ser aplicadas aos seguintes tipos de navios envolvidos em viagens internacionais: Navios de passageiros, incluindo embarcações de passageiros de alta velocidade; Navios de carga, incluindo embarcações de alta velocidade, a partir de 500 toneladas de arqueação bruta; Unidades móveis de perfuração ao largo da costa e também às instalações portuárias que servem tais navios envolvidos em viagens internacionais.

2.2.3 Estudo de Avaliação de Risco

Essas avaliações de segurança, são a análise de riscos de todos os aspectos de operação de uma instalação portuária, que tem como finalidade determinar quais partes são mais suscetíveis ou que tenha mais probabilidades de sofrer um ataque. O risco de proteção se dá em função da ameaça de um ataque, juntamente com a vulnerabilidade do alvo e as consequências do ataque, caso ocorra.

Nas disposições gerais da Parte B do Código ISPS, o legislador internacional que o desenvolveu destacou a lógica e a importância da avaliação de risco:

1.17. A Avaliação de Proteção das Instalações Portuárias é fundamentalmente uma análise de riscos de todos os aspectos de operação de uma instalação portuária a fim de determinar quais partes dela são mais suscetíveis, e/ou mais prováveis de sofrer um ataque. O risco de proteção é uma função da ameaça de um ataque, juntamente com a vulnerabilidade do alvo e as consequências de um ataque. (*ISPS Code*, Parte B, p.4)

No Brasil, as avaliações de risco estão disciplinadas basicamente pelas Resoluções 03 e 10 da CONPORTOS, porém, convém destacar que a Resolução 10, apenas aprova um rol de procedimentos a serem observados para a análise dos estudos de avaliação de risco das instalações portuárias, um rol que busca a implementação efetiva do padrão do Código ISPS nas avaliações de segurança das instalações portuárias brasileiras, haja vista que foi a Resolução 03, de 27 de junho de 2003, que considerou a necessidade de adequar-se, no que coubesse, às recomendações da Organização Marítima Internacional - IMO, momento em que se buscou oferecer propostas com o objetivo de se equiparar as normas brasileiras às internacionalmente reconhecidas, conforme consta nas considerações da CONPORTOS ao fundamentar a necessidade de instituir a Resolução 03, como pode ser constatado a seguir:

Considerando a necessidade de adequar-se, no que couber, às recomendações da Organização Marítima Internacional (IMO), oferecendo, por meio da Comissão Coordenadora dos Assuntos da Organização Marítima Internacional - CCA-IMO, as propostas que visam equiparar as normas brasileiras as internacionalmente reconhecidas, pelo que dispõe o artigo 3º da Portaria Interministerial nº 367, de 18 de dezembro de 1998, publicada no Diário Oficial da União de 31 do mesmo mês e ano. (Resolução 03/2003, p.1)

Como autoridade nacional competente para legislar sobre segurança pública nos portos, terminais e vias navegáveis estabelecida no inciso I, do artigo 3º do Decreto 1507 de 30 maio de 1995, a CONPORTOS ao instituir a Resolução 03, considerou que os trabalhos de avaliação da segurança das instalações portuárias e também os trabalhos relativos à elaboração dos seus respectivos Planos de Segurança Portuária devem observar o que estabelece a Resolução 2, da 5ª Conferência Diplomática dos Governos Signatários da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, adotada em 12 de dezembro de 2002, concernente ao Código Internacional para Proteção de Navios e Instalações Portuárias e, por fim, resolver determinar que na elaboração dessas avaliações de risco e dos planos de segurança das instalações portuárias brasileiras fossem observadas as diretrizes estabelecidas pelo Código ISPS, conforme previsto no artigo 1º da Resolução 03 da CONPORTOS:

Art. 1º - Determinar que, durante os estudos de Avaliações de Instalações e de elaboração de Planos de Segurança Portuária, as instituições envolvidas, sejam públicas ou privadas, observem, no que couber, as Diretrizes traçadas na Resolução 2 da Conferência Diplomática dos Governos Signatários da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar - SOLAS, adotada em 12 de dezembro de 2002, concernente ao Código

Internacional para Proteção de Navios e Instalações Portuárias, a qual passa a integrar a presente Resolução. (2003, p.1)

Portanto, apesar Código ISPS não estar devidamente introduzido às leis brasileiras, conforme já foi destacado nesta pesquisa, ainda que sem ter sido submetido ao devido processo legislativo, a Resolução 03, da CONPORTOS que é autoridade nacional de segurança pública portuária, estabelece o dever de se observar o *Código ISPS*, ainda, torna o próprio Código parte integrante da referida Resolução 03, sendo esta resolução, juntamente com o Decreto 6869, de 2009, mais uma manifestação formal das autoridades que representam o governo brasileiro nessa seara da segurança portuária, de que o Brasil realmente aderiu à essa nova normatização internacional e que, portanto, será exigido o cumprimento da padronização exigida pelo Código ISPS, mesmo que não tenha sido devidamente internalizado.

2.2.4 Plano de Segurança Pública Portuária

O Decreto 6869, de 4 de junho de 2009, já destacado nesta pesquisa como sendo um dos instrumentos legais que estabelece a adesão do Brasil à essa nova ordem normativa internacional estabelecida pela IMO, por meio da instituição do Código ISPS, considera que o Plano de Segurança é:

VII - plano de segurança das instalações portuárias: é o plano elaborado para garantir a aplicação de medidas criadas para proteger instalações portuárias e navios, pessoas, cargas, unidades de transporte de cargas e provisões do navio dentro da instalação portuária dos riscos de incidente de proteção, conforme definido no Código ISPS. (Decreto 6869/09)

Além das questões relativas à segurança portuária o Plano de Segurança Pública Portuária - PSPP também deve levar em conta a necessidade do pessoal de bordo ir à terra, prevendo condições de bem estar do trabalhador marítimo, devendo resguardar os direitos fundamentais dos marítimos, incluindo assistência médica, respeitando a legislação internacional e:

[...] especialmente os direitos relativos aos trabalhadores marítimos e refugiados, incluindo a Declaração de Princípios Fundamentais e Direitos do trabalho da Organização Internacional do Trabalho, bem como dos padrões

internacionais para trabalhadores marítimos e portuários” (Araújo e Duarte, 2013, p 59).

Segundo Capraro (2014, p. 80), historicamente as tripulações dos navios mercantes, são trabalhadores que após longos e cansativos dias no mar, atracavam em algum porto, realizavam, entre outros, o trabalho de carregamento ou descarregamento das mercadorias, para só então gozarem do merecido descanso e assim, recompor suas energias para novos longos e cansativos dias a bordo dos seus navios, portanto, para ela essa seria a oportunidade de trabalho para aqueles que faziam do porto seu meio de vida.

Para Capraro (2014, p. 80 e 81), o trabalhador marítimo é um trabalhador diferenciado, com características próprias que segundo alguns estudiosos, por esta razão, o direito do trabalho teria reservado para eles um ramo específico que é o direito do trabalhador portuário marítimo. Em seus estudos, a Professora Milene mostra como os que trabalham no mar e em navios mercantes possuem um cotidiano marcado pelo sofrimento, por isso mesmo, segundo ela, recebem atenção especial da Organização Internacional do Trabalho – OIT, tendo sido estes trabalhadores marítimos contemplados com uma das primeiras convenções formuladas pela OIT, a Convenção nº 07 de 1920, que estabeleceu a idade mínima para se trabalhar no mar.

Com o passar do tempo outras convenções vieram para proteger esses trabalhadores marítimos, como exemplos: “Convenção nº 146 (Férias); Convenção nº 166 (Bem estar no mar e no porto); Convenção nº 64 (Proteção à saúde e a assistência médica); Convenção nº 166 (Repatriamento); Convenção nº 147 (Normas mínima das Marinha Mercante), a mais recente, Convenção nº 178 (Inspeção das condições de vida e de trabalho a bordo) em vigor no Brasil desde 2008.”. (CAPRARO, 2014, p. 82)

De acordo com a Resolução 12/2003 da CONPORTOS, o Plano de Segurança Pública Portuária, tem por objeto prevenir e reprimir atos ilícitos nos portos, terminais e vias navegáveis e deverá ser elaborado pelas Organizações de Segurança – OS, de acordo com o Roteiro de Procedimentos para a Elaboração e Análise dos Planos de Segurança Pública Portuária – EPPS, que é o anexo II da Resolução 12.

Ainda na Resolução 12 da CONPORTOS, as normas de controle de acesso à uma IP também foram inseridas na regulamentação, pois em seu anexo III, a referida resolução traz as orientação sobre a formatação básica a ser utilizada na elaboração das Normas de Controle de Acesso e Circulação de Pessoas e Veículos – NAPV. Para cada item, esta orientação elenca os requisitos mínimos a serem apresentados na elaboração dessas normas de acessos à instalação portuária, podendo ser acrescentados outros subsídios

julgados pertinentes pela autoridade de segurança pública portuária nas unidades da federação (CESPORTOS) ou pela autoridade nacional (CONPORTOS), no momento de suas respectivas análises e aprovações, devendo, para efeitos deste controle, ser considerado, o controle de acesso e de trânsito somente aqueles feitos nas áreas de acesso restrito, controlado ou público, conforme estabelecido no PSPP.

A Resolução 12, da CONPORTOS e seus anexos, estabelecem também que o PSPP deve atender a seguinte sistemática para sua elaboração até a efetiva implementação: a OS, empresas credenciadas pelo MJ para elaboração de Estudos de Avaliação das Instalações Portuárias e dos Planos de Segurança, elabora o PSPP que em seguida é encaminhado para a CESPORTOS para a realização dos ajustes necessários. Após análise, é feita a inspeção *in loco* da instalação portuária, para verificar se o que consta no PSPP de fato condiz com a realidade, e se de fato for verificado a adequação do plano com a realidade, o mesmo recebe a aprovação prévia da CESPORTOS que o encaminha para a CONPORTOS, ficando essa responsável pela aprovação final, pela publicação no DOU e pela emissão da Declaração de Cumprimento – DC, que certifica a condição de um porto ou terminal dotado de um sistema de segurança adequado ao padrão internacional.

Na mesma linha da Resolução 12, a Resolução 16, de 17 de dezembro de 2003, ambas da CONPORTOS, estabelecem que as CESPORTOS deverão analisar os processos referentes aos Estudos de Avaliação de Risco - EAR e dos Planos de Segurança Pública Portuária aprovando-os previamente ou apontando as irregularidades detectadas, para que sejam sanadas, antes do encaminhamento para a reunião de aprovação final da CONPORTOS.

Por isso caberá às CESPORTOS essa verificação da compatibilidade do PSPP com a realidade física das instalações portuárias, antes da aprovação final pela CONPORTOS, conforme ficou estabelecido no Artigo 2º da Resolução 16:

Art. 2º - As CESPORTOS deverão verificar, *in loco*, a compatibilidade dos Planos de Segurança das Instalações Portuárias apresentados no âmbito de sua área de atuação, com a realidade existente, antes da sua análise e aprovação. (2003, p. 1)

Nos casos em que após a análise da CESPORTOS e durante a verificação *in loco* for constatada alguma inconsistência entre realidade e plano de segurança será emitido um Relatório Circunstanciado apontando toda a realidade verificada durante a visita e,

somente depois das devidas correções, que será emitida a Declaração de Cumprimento, em favor da instalação portuária.

Essa inspeção está minuciosamente disciplinada da Resolução 29 da CONPORTOS, de 08 de junho de 2004, por meio da qual a CONPORTOS determina que as CESPORTOS façam essa verificação da implementação das ações previstas no PSPP aprovado, nos termos do seu artigo 1º:

Art. 1º. Determinar à Comissão Estadual de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis - CESPORTOS que promova a verificação da implementação das ações previstas nos Planos de Segurança Pública Portuária aprovados pela CONPORTOS, das instalações de sua respectiva circunscrição, objetivando a emissão da Declaração de Cumprimento ou do Termo de Aptidão para a Declaração de Proteção. (2004, p. 01)

Entretanto, a CESPORTOS deverá encaminhar à CONPORTOS, no prazo de até trinta dias, o Relatório circunstanciado dessa verificação realizada, elaborado na forma do Anexo III da Resolução 29, tendo como base o Roteiro para a elaboração e análise dos Planos de Segurança Pública Portuária, que é o Anexo II da Resolução nº 12/2003-CONPORTOS, indicando também ser a realidade da instalação portuária compatível com o que está estabelecido no PSPP aprovado.

Porém, nos termos do Artigo 5º da Resolução 29 da CONPORTOS, se, durante as inspeções, for identificado pela equipe de certificação, o não cumprimento dos compromissos firmados pela Instalação Portuária, na forma da Resolução 26 da CONPORTOS, de 08 de junho de 2004, a DC se já emitida, será prontamente cancelada.

Por isso, mesmo depois de emitida essa Declaração de Cumprimento, a qualquer momento, ou durante as Auditorias que têm previsão para realização a cada 05 (cinco) anos, conforme consta nas Resoluções 47, 49 e 50 da CONPORTOS, se a CESPORTOS detectar o descumprimento do Plano de Segurança e dos procedimentos previstos no Código ISPS a DC poderá ser suspensa ou até mesmo cassada, ficando a Instalação Portuária desabilitada para o transporte marítimo internacional.

Nos termos do artigo 1º, da Resolução 37 da CONPORTOS, de 21 de junho de junho de 2005, os Planos de Segurança Pública Portuária das instalações portuárias brasileiras, aprovados pela CONPORTOS, sofrerão, no período de 5 (cinco) anos, 2 (duas) auditorias, não excedendo o período de 3 (três) anos entre uma e outra, em cumprimento ao contido no Código ISPS.

Os artigos 5º, 6º e 7º da mesma Resolução 37 da CONPORTOS estabeleceu as razões que ensejam, ser Plano de Segurança Pública Portuária, a qualquer tempo, atualizado emendado ou revisado e, conforme estabeleceu o artigo 4º, essas emendas, atualizações e/ou revisões do PSPP poderão ser realizadas por Organização de Segurança certificada pela CONPORTOS.

Em 2011 as Resoluções 47 e 49 da CONPORTOS, disciplinaram com mais critérios as questões relativas as auditorias do Planos de Segurança, A resolução 47, estabeleceu os critérios e as disposições para as auditorias nas instalações portuárias nos seus procedimentos e também a avaliação dos controles de acesso de pessoas, cargas e veículos. A referida auditoria deverá consistir na verificação da adequação da Avaliação de Risco e do Plano de Segurança com o Código ISPS e com as Resoluções da CONPORTOS, para verificar também a conformidade com as especificações, requisitos técnicos, normas de segurança e documentação exigidos pelo Código, a regulamentação interna, bem como aferição da eficácia dos controles de todo o sistema de segurança da instalação portuária. A Resolução 49 por sua vez veio trazer disposições sobre critérios para análise e interpretação do Anexo I da Resolução 47/2011 – CONPORTOS.

Ao passo que, a Resolução 50 da CONPORTOS, alterou a redação do artigo 6º da Resolução nº 47, de 7 de abril de 2011, no tocante aos prazos concedidos às instalações portuárias para fazerem as devidas correções nos seus planos de segurança e, quando necessário, também fazem correções no seu sistema de segurança de modo a sanar as não conformidades apontadas pela Equipe de Auditoria.

Segundo o Artigo 1º da Resolução 50 da CONPORTOS, o artigo 6º, da Resolução nº 47, de 7 de abril de 2011, da Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis, passou a vigorar com uma nova redação, estabelecendo que a CONPORTOS ou a CESPORTOS, quando esta presidir os atos da auditoria, após o recebimento e aprovação do parecer da equipe técnica, deverá:

I - dar ciência ao representante legal da instalação auditada da conclusão da auditoria, na hipótese de inexistência de não-conformidades; ou,

II - notificar o representante legal da instalação auditada, na hipótese de remoção, alteração ou substituição de barreiras permanentes, inadequação do sistema e equipamentos de segurança e vigilância ou de qualquer outro requisito técnico ou exigência estabelecida, considerados como essenciais para manter a segurança da instalação, E que, na hipótese do inciso II, a CONPORTOS ou CESPORTOS

deverá intimar o representante legal da instalação auditada para, no prazo de noventa dias, sanar as não-conformidades identificadas na auditoria. Findo o prazo acima indicado, a equipe técnica designada pela CONPORTOS deve retornar à instalação auditada para verificação *in loco* das correções efetuadas na instalação e procederá à elaboração de um Relatório Final Circunstanciado a ser encaminhado para a CONPORTOS e para a ANTAQ.

E, no caso de não forem sanadas as não-conformidades, a ANTAQ, no exercício de suas competências, no caso de constatação de irregularidades em procedimento de fiscalização, poderá oferecer à instalação portuária a possibilidade de correção, por meio do estabelecimento de um Termo de Ajuste Conduta - TAC, ou lavrar Auto de Infração ou, ainda, durante os 90 dias de prazo previsto concedidos para o saneamento, e enquanto não cumprido o firmado no TAC, ficarão suspensos os efeitos legais da Declaração de Cumprimento concedida pela CONPORTOS, por isso a instalação portuária, ficará impedida sem a certificação de cumpridora do Código ISPS e, diante do não saneamento das irregularidades no prazo fixado no momento do TAC, por deliberação da CONPORTOS, será feito o cancelamento da Declaração de Cumprimento, sem prejuízo das penalidades aplicáveis pela ANTAQ. Em qualquer dessas situações elencadas, a Comissão Coordenadora dos Assuntos da Organização Marítima Internacional, no Brasil - CCA-IMO, no Brasil, deverá ser imediatamente informada.

2.2.5 Certificação Internacional de Cumprimento do *Código ISPS*

No Brasil, após a aprovação dos EARs e dos PSPPs a autoridade nacional designada emitirá uma certificação em que o governo brasileiro declara que determinada instalação é cumpridora das diretrizes estabelecidas pelo Código ISPS o que habilita essa instalação a atuar no transporte marítimo internacional.

Além de ser a primeira condição para obtenção da licença de operação de uma instalação portuária, a certificação de cumprimento do *Código ISPS* – no Brasil, Declaração de Cumprimento - DC, habilita uma instalação portuária a participar do tráfego marítimo internacional (cargas e passageiros (DUARTE, 2016, p. 28)

Esse processo de certificação está disciplinado nas Resoluções 26 e 29 da CONPORTOS, sendo que a Resolução 26 instituiu a Declaração de Cumprimento e a 29, dispõe sobre as inspeções de verificação da implementação do Plano de Segurança aprovado, dando conta do efetivo cumprimento do *Código ISPS* por parte dessas instalações portuárias. Podendo ainda esta certificação receber reflexo da aplicação das Resoluções 37, 47, 49 e 50 por se tratar de resoluções que disciplinam as Auditorias e, umas das consequências dessas auditorias poderá ser a suspensão ou até o cancelamento da DC ou, havendo êxito, será feita a revalidação da mesma, conforme os resultados obtidos.

O artigo 1º da Resolução 26 instituiu a DC, por meio da qual certifica-se que a Instalação Portuária cumpre as disposições do Capítulo XI-2 e da Parte A do Código ISPS e as disposições previstas no seu Plano de Segurança Pública Portuária aprovado pela CONPORTOS.

O governo brasileiro, através da CONPORTOS declara para a Comunidade Internacional, por meio da DC, que a Instalação Portuária recebeu a aprovação do seu PSPP e, por conseguinte, cumpre as disposições do Capítulo XI-2 e da Parte A do Código.

Convém destacar que o êxito nessas auditorias previstas nas Resoluções 37, 47, 49 e 50 da CONPORTOS, permitirá a revalidação das Declarações emitidas em favor das instalações portuárias brasileiras, portanto, conforme estabeleceu o § 5º, do Artigo 6º da Resolução 47, com sua Redação aletrada pelo Artigo 1º da Resolução 50, o não saneamento das irregularidades no prazo de noventa dias ou o não saneamento no prazo ajustado por meio de TAC junto a ANTAQ, acarretará, por deliberação da CONPORTOS, o cancelamento da Declaração de Cumprimento da instalação portuária, sem prejuízo das multas aplicáveis pela ANTAQ.

A ANTAQ, no exercício de suas atribuições de agência nacional de fiscalização das atividades aquaviárias, por meio de sua Resolução 1660, também colocou a exigência da certificação e de sua adequação ao Código ISPS como condição para autorizar uma instalação portuária iniciar suas operações, vejamos o que estabeleceu o Artigo 13 do seu Anexo:

O início da operação de terminal portuário de uso privativo fica condicionado à emissão, pela ANTAQ, de Termo de Liberação de Operação, após o cumprimento das seguintes etapas:

[...]

VI - certificação emitida pela Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (CONPORTOS) relativa à adequação do

terminal ao Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias (*Código ISPS*), se cabível. (ANTAQ, resolução 1660/10, p.10)

Ficou demonstrado que, da mesma forma que o Decreto 6869/09, as Resoluções da CONPORTOS apresentam o propósito do governo brasileiro em se adequar às diretrizes do Código ISPS, a ANTAQ como agência reguladora da atividade portuária, a quem legalmente cabe autorizar ou não a operação de uma instalação portuária, foi além, tornou a certificação de cumpridor do PSPP e do ISPS Código, ambas condições para se operar na atividade portuária.

2.2.6 Atividades e atribuições do Supervisor de Segurança Portuária

Ao tratar dos Planos de Segurança das Instalações Portuárias, o Código ISPS destaca a relevância do papel do Supervisor de Segurança Portuária - SSP no contexto da execução das medidas de adequação ao Código.

Nas disposições gerais do Item 16, da Parte B do Código ISPS, a nova normatização da segurança pública internacional deixa expresso que será o SSP o responsável final pela execução de todas as atividades a ele atribuídas, ainda que não tenha que executá-las pessoalmente:

16.1. A preparação do Plano de Segurança das Instalações Portuárias (PSPP), é de responsabilidade do Funcionário de proteção das instalações portuárias (SSP). Embora o SSP não tenha necessariamente que executar pessoalmente todas as tarefas associadas ao seu cargo, a responsabilidade final por assegurar que estas sejam executadas adequadamente continua sendo do SSP. (*ISPS Code*, Parte B, p. 38)

O Item 17.1 da Parte A do Código ISPS, estabeleceu que um funcionário de proteção deverá ser designado para cada instalação portuária. Uma pessoa poderá até ser designada como o funcionário responsável por uma ou mais instalações portuárias. Diante de tão grande papel do SSP no cenário da segurança portuária, convém destacar que o Item 17.2. da Parte A estabeleceu que além do previsto em outras seções do Código, os deveres e responsabilidades do funcionário de proteção das instalações portuárias deverão incluir, mas não se limitar, ao dever de executar uma inspeção inicial completa da proteção da instalação portuária levando em conta a avaliação relevante da proteção das

IPs; assegurar a elaboração, manutenção, implementação e execução do plano de proteção e executar inspeções regulares da proteção das instalações portuárias com vistas a assegurar a continuidade da aplicação das medidas apropriadas de proteção.

Também deve recomendar e incorporar, conforme apropriado, alterações ao plano de proteção das IPs, a fim de corrigir falhas e atualizar o plano de modo a incluir mudanças relevantes; intensificar a conscientização e a vigilância do pessoal das instalações portuárias; assegurar a provisão de treinamento adequado ao pessoal responsável pela proteção; reportar-se às autoridades relevantes e manter registros das ocorrências que ameacem a proteção das instalações portuárias; coordenar a implementação do plano de proteção das instalações portuárias com a Companhia apropriada e com o(s) oficial(ais) de proteção do(s) navio(s); coordenar ações com serviços de proteção, conforme apropriado.

Por fim, o SSP deve assegurar que os padrões estabelecidos para o pessoal responsável pela proteção das instalações portuárias sejam atendidos; assegurar que, caso haja equipamentos de proteção, estes sejam adequadamente operados, testados, calibrados e mantidos e também assistir aos oficiais de proteção do navio na verificação da identidade de pessoas que desejem subir a bordo do navio, quando solicitado.

Os subitens 16.58, 16.59 e 16.60 da Parte B do Código, também estabeleceram que os PSPPs deverão estipular como o SSP auditará a eficácia contínua do próprio Plano e os procedimentos a serem seguidos para revisar, atualizar ou emendar o PSPP, quando as condições da instalação exigir que seus planos sejam atualizados, portanto, o SSP deverá ser um grande conhecedor da matéria, para realização desse extenso rol de atribuições previstos no Código ISPS. O Código estabeleceu que o SSP das instalações portuárias deverá receber o apoio necessário para cumprir os deveres e responsabilidades previstos no capítulo XI-2 nessa parte do Código. Na legislação brasileira, a Resolução 22, da CONPORTOS, de 05 de março de 2004, repetiu no seu artigo 4º as atribuições previstas no item 17.2 da Parte B do Código ISPS, e no artigo 5º exigiu que o Supervisor de Segurança Portuária deverá estar plenamente capacitado para exercer as tarefas e responsabilidades previstas na Parte A do Código ISPS.

O Item 4.9 do Anexo I da Resolução 12 da CONPORTOS, ao estabelecer as referências para se tratar dos procedimentos operacionais da segurança no momento da elaboração dos PSPPs, exigiu que seja definida a estrutura organizacional e regimental da Unidade de Segurança - US da instalação portuária, explicitando as atribuições dos

diversos elementos organizacionais que a compõem, sendo que a coordenação da US será também a atribuição do SSP.

2.2.7 A Gestão da Segurança Portuária catarinense

O Decreto 1507, de 1995, da Presidência da República, ao instituir em seu artigo 4º, as CESPORTOS, também estabeleceu no § 2º do mesmo artigo que essas Comissões Estaduais deveriam elaborar os PSPPs a ser submetido à CONPORTOS, como já apresentado neste trabalho, tal atividade por permissão do ISPS Código foi delegada às Organizações de Segurança, regularmente credenciados juntos à CONPORTOS, atendidos os critérios previstos na Resolução 44 da CONPORTOS.

O Código ISPS, no Item 15.1, das disposições gerais da Parte B, vedou que as OSs fizessem as aprovações das avaliações de risco e dos Planos de Segurança, ao estabelecer que as avaliações de segurança das IPs poderão ser desenvolvidas pelas Organizações de Segurança, porém, a aprovação dessas avaliações só poderão ser feita pelo Governo Contratante onde atua a instalação portuária avaliada, no caso do Brasil, essa aprovação final dos Estudo de Avaliação de Risco e do Planos de Segurança deverá ser feita pela CONPORTOS, conforme estabeleceu as Resoluções 26 e 29 da própria CONPORTOS.

Dessa forma, a gestão final da segurança portuária, em nível nacional é da CONPORTOS e, nas unidades da federação, será das CESPORTOS, tendo, inclusive, sido estabelecido pelo artigo 1º da Resolução 17 da CONPORTOS que para efeito do cumprimento das ações previstas nos SPPs a Autoridade de Segurança Pública nos portos, terminais e vias navegáveis, é o Coordenador da CESPORTOS, na sua respectiva circunscrição, sem prejuízo das competências das demais Autoridades constituídas e legislação específica que também atuam em área portuária.

Santa Catarina destaca-se por ser o estado com a CESPORTOS mais atuante dentre todas as unidades da federação, com base nos registros das realizações pioneiras e da regularidade de suas reuniões e da Visitas Técnicas realizadas sob a Coordenação do atual Colegiado Estadual, tudo demonstrado no Livro “CESPORTOS/SC - Referência em Segurança Portuária”, destacado pelos autores como sendo a CEPOROTOS/SC a única do Brasil que possui sede própria, localizada na cidade de Itajaí, site institucional e

logomarca, além de realizar suas doze reuniões ordinárias mensais, cumprindo fielmente o estabelecido no seu regimento interno (ARAUJO e DUARTE, 2013, p. 12).

A realização dessas reuniões foi averiguada nas atas elaboradas para cada uma das suas Reuniões, num total de duzentas atas arquivadas na secretaria da instituição, sendo que as reuniões ordinárias ocorrem todas as segundas terças-feiras de cada mês, oportunidades em que são discutidos todos os assuntos de interesse da comunidade portuária, de modo especial os ligados à segurança portuária, e conforme constatado nas atas, de forma ininterrupta desde 2010.

Nos termos do Regimento Interno da CESPOTOS/SC, aprovado em 27 de agosto de 2003, a Comissão deve reunir-se ordinariamente a cada mês, conforme estabelecido no seu artigo 3º, no § 4º deste mesmo artigo, ficou autorizada a participação nessas reuniões, porém, sem direito ao voto, de todos aqueles que possam contribuir para o esclarecimento das matérias tratadas pelo colegiado. Fundamentado neste permissivo a CSEPOTOS/SC, nos últimos seis anos, além dos membros integrantes do colegiado estadual, tem contado sempre com a presença dos supervisores de segurança e de representantes das Organizações de Segurança nas suas reuniões mensais, como já verificado no Livro CESPOTOS/SC – Referência em Segurança Portuária e nas Atas pesquisadas com a devida autorização do Coordenador da CESPOTOS/SC.

Da pesquisa realizada nessas atas da CESPOTOS/SC, ficou constatado que a gestão da segurança portuária em Santa Catarina é feita de forma integrada entre os envolvidos no processo, pois além dos representantes da Polícia Federal, da Marinha do Brasil, da Receita Federal, do Governo do estado e das Administrações Portuárias, e de representantes da ANTAQ, também participam os representantes das Organizações de Segurança, os responsáveis por avaliar os riscos das instalações portuária e elaborar os Planos de Segurança. Dessas reuniões também participam os SSPs na condição de responsáveis finais pela implementação dos seus respectivos Planos de Segurança e das Diretrizes do Código ISPS, sempre, sob a Coordenação da comissão estadual.

2.2.8 Estrutura da segurança

Na parte em que o Código ISPS trata do monitoramento da segurança das instalações portuárias, de modo específico, o Item 16.49, Parte B, estabeleceu que os

responsáveis pela segurança das instalações portuárias devem ter a capacidade de monitorar as instalações portuárias e as aproximações em suas vizinhanças, por terra e por água, constantemente, incluindo períodos de escuridão e períodos de baixa visibilidade, assim como as áreas de acesso restrito dentro das instalações portuárias, os navios que estiverem nas instalações portuárias e áreas ao redor do navio também devem estar monitorados. Tal monitoramento pode incluir o uso de: iluminação e vigias, podendo incluir patrulhamento a pé, motorizado ou com uso de barcos, dispositivos automáticos de detecção de intrusos e equipamentos de vigilância.

No mesmo sentido, o Item 16.50, Parte B, estabeleceu que ao se utilizar, os dispositivos automáticos de detecção de intrusos, eles devem acionar um alarme audível e/ou visual em um local que seja continuamente coberto por pessoal ou monitorado, que nas instalações portuárias deverá ser o centro de monitoramento por sistema de CFTV, os quais devem operar 24 horas por dia e 07 dias por semana, conforme exigidos nos Planos de Segurança.

O Item 4.9.11, do Anexo II da Resolução 12, estabeleceu que ao se elaborar o Plano de Segurança deverá ser indicado os equipamentos integrantes do sistema de segurança, e também deverá ser indicado o processo para verificar a eficiência e a eficácia dos mesmos, os procedimentos para identificação de falhas, bem como os procedimentos para resolução dessas falhas. No complemento da estrutura de segurança de uma instalação portuária, o item 4.9.1 do anexo II da Resolução 12, exigiu que a instalação portuária tenha definida também a estrutura organizacional e regimental da sua Unidade de Segurança, explicitando as atribuições de todos que a compõe.

Segundo o Coordenador da CESPORTOS/SC, em seu Livro ISPS Code - Padrão Internacional de Segurança Portuária, para que uma instalação possa atender as exigências desse padrão internacional indicado no Código ISPS as instalações portuárias devem estar dotadas de equipamentos, mas sobretudo de uma estrutura física e organizacional que tenha no seu quadro funcional, um Supervisor de Segurança Portuária, formado pela CONPORTOS, que será o contato direto com a CESPORTOS e que seja responsável pelo PSPP; que tenha o cercamento de toda sua área física (perímetro); que tenha definido as suas áreas públicas controladas e restritas, devendo essas áreas estarem devidamente sinalizadas e sob o controle de um sistema de credenciamento dotado de autorizações apropriadas para o acesso em cada uma dessas áreas; que tenha um sistema de iluminação para toda a área que permita o monitoramento do perímetro da instalação portuária, as áreas de operação e as áreas de acesso restrito; e por fim, ter uma equipe de

vigilantes para realização de rondas com capacidade de impedir o acesso de armas, drogas, explosivos e para realização dos procedimentos de controle de acesso e para a realização de uma comunicação eficaz. (DUARTE,2016, p. 22).

Por fim, convém destacar que o Item 16.51. Parte B do Código ISPS, estabeleceu que o Plano de Segurança deve estipular os procedimentos e equipamentos necessários em cada nível de proteção e os meios para assegurar que os equipamentos de monitoramento poderão operar continuamente, incluindo a consideração dos possíveis efeitos do clima ou de interrupções na fonte de energia.

3 METODOLOGIA

Para aquisição de dados e desenvolvimento deste trabalho foram utilizados os métodos relacionados a seguir.

3.1 MODELO DO ESTUDO

Esta pesquisa é aplicada e descritiva. Trata-se de um estudo de caso, pois sua elaboração se deu a partir da coleta de dados em uma única instituição.

A pesquisa aplicada tem por definição “gerar conhecimentos para aplicação prática e dirigidos à solução de problemas específicos. Envolve verdades e interesses locais” (MENEZES e SILVA, 2005, p. 20).

Por explorar um problema real dentro de uma organização e por buscar também, aplicação prática aos conhecimentos adquiridos, visando a solução dos problemas, esta pesquisa é considerada aplicada.

É considerada pesquisa descritiva aquela que “visa descrever as características de determinada população ou fenômeno ou o estabelecimento de relações entre variáveis. Envolve o uso de técnicas padronizadas de coleta de dados [...]” (MENEZES e SILVA, 2005, p. 21). Esta pesquisa é considerada descritiva por ter como objetivo estudar e descrever os assuntos competentes a segurança portuária em uma única organização. Além disso, utilizada métodos como o levantamento bibliográfico e entrevistas semiestruturadas para a obtenção dos dados utilizados.

3.1.1 Estudo de Caso

Nas palavras de Oiveira (2013) o estudo de caso “é um estudo empírico que busca determinar ou testar uma teoria e tem como uma das fontes de informações mais importantes, as entrevistas. Através delas o entrevistado vai expressar sua opinião sobre determinado assunto, utilizando suas próprias interpretações”.

Por se tratar de um estudo profundo e detalhado sobre um único tema (segurança portuária) buscando exauri-lo ao máximo e utilizando entrevistas como principal método de obtenção de dados, esta pesquisa é considerada um estudo de caso.

3.1.2 Pesquisa Bibliográfica

Quanto aos procedimentos técnicos, será utilizada a pesquisa bibliográfica, que baseia-se na coleta de dados entre publicações de diferentes espécies como livros, teses, artigos, legislação e similares. Conforme Lakatos e Marconi (1992):

A pesquisa bibliográfica permite compreender que, se de um lado a resolução de um problema pode ser obtida através dela, por outro tanto a pesquisa de laboratório quanto à de campo (documentação direta) exigem, como premissa, o levantamento do estudo da questão que se propõe a analisar e solucionar.

Existe pouca doutrina sobre o assunto objeto do estudo e a maioria está associada à legislação sobre a segurança portuária instituída pela Receita Federal (segurança da área alfandegada acerca de mercadorias importadas e deportadas), pela SEP (Portarias das Guardas Portuárias) em alguns casos pelo Ministério dos Transportes (Portos Fluviais), Marinha Brasileira (segurança da navegação nos canais, bacia de evolução e área de fundeio), e Polícia Federal nas questões de imigração e polícia judiciária.

Também serão utilizadas a legislação vigente e documentos pertinentes ao estudo proposto.

3.1.3 Coleta dos Dados

A coleta de dados para o desenvolvimento desta pesquisa foi realizada utilizando perguntas abertas em forma de questionário e entrevistas semiestruturadas com o supervisor de segurança portuária José Aurelio Kalferd, o proprietário de uma OS Hans Kuchenbecker e o coordenador da CESPOTOS/SC Reinaldo Garcia Duarte.

Foi realizado também um estudo documental da legislação vigente no Brasil e do código de normatização internacional *ISPS Code*, além de observação *in loco*.

Todo o material físico necessário para realização da pesquisa encontra-se localizado na Biblioteca Central da Universidade Federal de Santa Catarina, em domínios na Internet e no acervo pessoal da autora.

A pesquisa contou com algumas limitações, como o acesso a informações financeiras e também em informações relacionadas à segurança constantes no Plano de Segurança Pública Portuária do Terminal Porto Itapoá, por se tratarem de informações sigilosas, com veto a disseminação fora do ambiente interno à empresa.

3.2 ANÁLISES DOS DADOS

Foi utilizada a abordagem qualitativa para a análise e interpretação dos dados coletados por ser tratar de estudo realizado em uma única empresa.

Considerando a pouca doutrina (ou pouca literatura) no processo de análise foram realizadas consultas complementares com os entrevistados.

3.3 LIMITAÇÕES DO ESTUDO

O estudo realizado encontrou limitações em relação ao material necessário para a realização da pesquisa. Com exceção da farta legislação nacional e internacional existentes, poucos são os textos encontrados referentes a área da segurança portuária.

Outra limitação encontrada foi quanto ao acesso de informações, administrativas e financeiras, estritamente limitadas pelo Terminal Porto Itapoá, e também sobre alguns aspectos pertinentes a pesquisa, que por estarem constantes no PSPP e serem confidenciais, não puderam ser acessadas pela autora.

4 ESTUDO DE CASO

O Terminal Porto Itapoá - TPI é uma instalação portuária privada e teve suas atividades iniciadas em 2011. É considerado um dos terminais portuários mais importantes do Brasil quando se trata de movimentação de containers e um dos mais ágeis e eficientes da América Latina.

Trata-se de um TUP e sua administração é formada por dois grandes sócios: A Portinvest Participações S.A., que detém 70% das ações e é formada por dois sócios, o Grupo Battistella e a LOG-Z - Logística Brasil AS; e a Aliança Administração de Imóveis e Participações Ltda. que possui o controle de 30% do Terminal. Esta, por sua vez, é ligada a empresa de navegação Aliança Navegação e Logística que faz parte do Grupo Hamburg Süd.

A figura abaixo nos apresenta o organograma dos acionistas corporativos do Terminal Porto Itapoá.

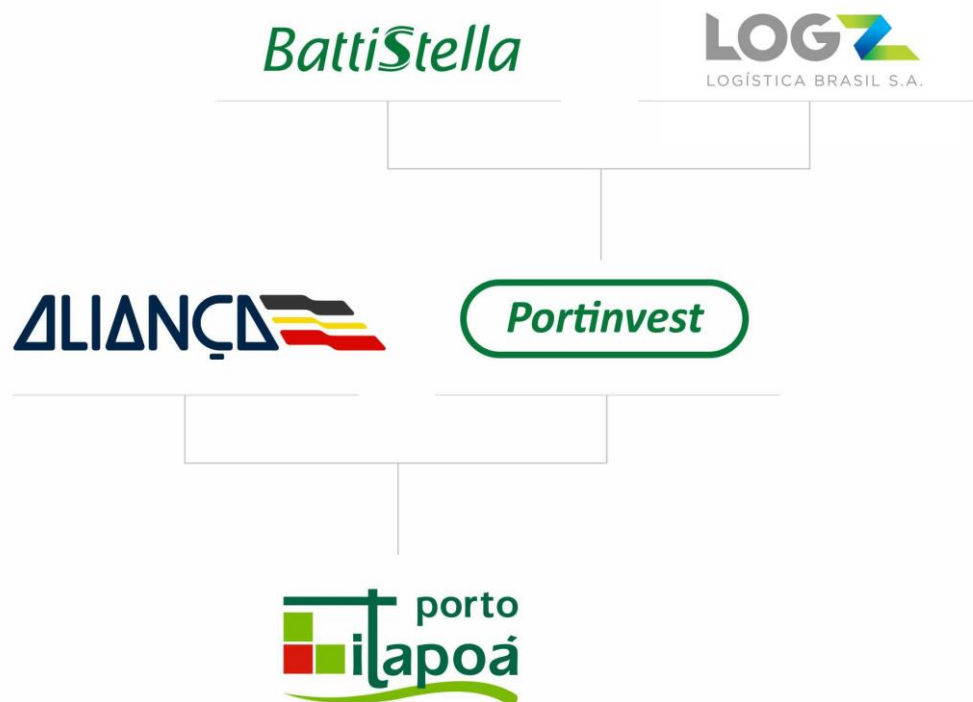


Figura 1: Organograma do Terminal Porto Itapoá
(Fonte: Site Institucional TPI)

4.1 LOCALIZAÇÃO E GEOGRAFIA

Suas instalações encontram-se na cidade de Itapoá, litoral norte de SC, entre os estados do Paraná e de Santa Catarina, o que traz ao terminal a vantagem de concentrar as cargas de embarcadores dos dois estados. Estrategicamente o TPI está localizado numa área de grande fluxo industrial com grande movimentação de material entre Joinville e Curitiba.

O Terminal criou um acesso rodoviário para as suas instalações com acesso quase de uso exclusivo que o liga até a BR 101, não interferindo assim no perímetro urbano da cidade e com o apoio do Governo de Santa Catarina, possui as melhores condições de acesso a uma instalação portuária de todo o país (PORTO DE ITAPOÁ, 2015).

Além da rodovia, possui um acesso marítimo diferenciado:

[...] Primeiramente, a baía oferece águas naturalmente profundas e abrigadas, minimizando o índice de fechamento de barra e atrasos em atracações. Em segundo lugar, a baía é extensa, contemplando uma das maiores bacias de evolução do continente, o suficiente para entradas e saídas de navios simultaneamente, evitando tempo de espera. E, por fim, as águas calmas da baía possibilitam operações de navios de forma ágil e segura. (Site institucional TPI)

Essas características oportunizam ao Terminal Porto Itapoá um diferencial ao facilitar as movimentações de grandes embarcações.

Pensando na qualidade dos serviços prestados e no bem estar de seus colaboradores, o TPI possui uma gestão focada em resultados e estabelece como compromissos:

A busca da melhoria contínua de nossos processos atendendo a legislação e outros requisitos aplicáveis;

A prevenção da poluição e proteção ao meio ambiente, a partir da gestão adequada de produtos perigosos, resíduos sólidos e efluentes;

A prevenção de acidentes, lesões e doenças relacionadas principalmente às operações de movimentação de cargas e manutenção de equipamentos;

A satisfação dos clientes, acionistas, colaboradores, parceiros, fornecedores e da comunidade. (Site institucional TPI)

O Terminal possui uma estrutura capaz de movimentar 500 mil TEUs² por ano e já iniciou seu projeto de expansão que possibilitará a movimentação de 2 milhões de TEUs anualmente. (PORTO DE ITAPOÁ, 2015).

4.2 INFRAESTRUTURA

A infraestrutura do TPI está preparada para receber 150.000 TPB (tonelagem de porte bruto). Possui comprimento máximo de 336 metros e largura máxima 48,3 metros. Esses limites correspondem as dimensões máximas atuais do canal que dá acesso à Baía da Babitonga e dentro dos limites do Porto Itapoá. O terminal conta com dois berços de atracação totalizando 630 metros de comprimento e 43 metros de largura com uma profundidade de 16 metros. Com esse tamanho, atualmente o Terminal Porto Itapoá consegue atender as necessidades de atracação dos maiores navios de contêineres que operam no litoral do Brasil e permite a atracação simultânea de dois navios *Super Post Panamax*.

Na próxima página, a Figura 2 mostra a imagem de um Navio atracado no Terminal Porto Itapoá, para carga de descarga de containeres.

² Estes módulos padronizados chamados de contêiner possuem medida própria, denominada TEU. Um contêiner de 20 pés possui 1 TEU e um contêiner de 40 possui 2 TEUs. Trata-se da medida padrão para medir capacidade de containers em navios. *Twenty-foot Equivalent Unit - TEU* (MARTINS, 2012, p. 156)



Figura 2: Navio atracado no Terminal Porto Itapoá
(Fonte: Site Institucional)

Por conta do crescimento da demanda do mercado e também com base no crescimento das operações praticadas pelo TPI, constantes pesquisas são realizadas com o intuito de promover a expansão da capacidade do canal que permite o acesso ao Terminal. Também já está em implementação o projeto de expansão de suas instalações.

A Figura 3 traz a imagem do cais do TPI com dois navios atracados.



Figura 3: Estrutura do Terminal Porto Itapoá
(Fonte: Site Institucional)

4.3 RAZÃO DA ESCOLHA

Em entrevista preliminar com o Coordenador das CESPOTOS/SC, foi informado que o Terminal Porto Itapoá é um dos poucos terminais que “cumpre fielmente o cronograma de treinamentos previsto no plano e no *Código ISPS*”, motivo pelo qual o TPI foi escolhido pela a autora, dentre as dezessete instalações portuárias existentes em Santa Catarina, para a realização desta pesquisa.

O Porto Itapoá, registrou recentemente um aumento no volume de cargas no ano de 2015, cuja a movimentação de containers foi totalizada em 548.463 TEUs, aumento de 14,50% quando comparado aos 478.982 TEUs de 2014. “A receita operacional totalizou R\$ 20,4 milhões, superando em 43,13% o lucro de 2014. As movimentações contabilizadas no Terminal incluem operações de longo curso (importação e exportação), transbordo cabotagem, movimentação de contêineres vazios e remoções” (PORTO DE ITAPOÁ, 2015).



Figura 4: Movimentação de containers no Terminal Porto Itapoá

(Fonte: Site Institucional)

4.4 ANÁLISE DOS DADOS

Para suprir a pouca doutrina, entrevistas e questionários foram a forma utilizada para se obter os dados necessários para esta pesquisa.

No subitem 4.4.1 buscou-se realizar a análise dos dados coletados com o SSP José Aurelio Kalferd, responsável pela segurança no Terminal Porto Itapoá, objeto de estudo desta pesquisa. No Subitem 4.4.2 serão tratados assuntos acerca da Mão de Obra e Equipamentos utilizados no TPI.

No item 4.4.3 as informações foram coletadas junto a HNS Port Consulting & Security, Organização de Segurança responsável pela elaboração do PSPP e do Plano de Avaliação de Riscos vigentes no TPI.

E, por fim, no item 4.4.4 buscou-se dados e informações junto à CESPOTOS/SC, por se tratar da comissão fiscalizadora da Segurança Portuária em Santa Catarina, mediante entrevistas e pesquisas documentais, como atas e outros documentos não sigilosos.

4.4.1 A atividade do Supervisor de Segurança Portuária

A Resolução 22, de 05 de março 2004 da CONPORTOS, dispõe sobre as atribuições do Supervisor de Segurança portuária, considerando que em toda instalação portuária deve obrigatoriamente haver um SSP, a necessidade de implementação dos Planos de Segurança Pública Portuária de cada instalação e também da adequação às diretrizes (normas e definições) estabelecidas pelo Código ISPS. A partir dela é possível compreender melhor as atividades e funções desempenhadas pelo SSP.

No TPI, o SSP José Aurélio define suas atribuições como sendo o ato de “Cumprir e fazer cumprir as normas de segurança estabelecida no PSPP, que é feito tendo como base o Código ISPS e as resoluções, deliberações e exigências das comissões CONPORTOS e CESPOTOS”. Ainda com base na resolução 22, as atividades do SSP são elencadas no Artigo 4 e compreendem várias ações. De início, a realização de uma inspeção completa nas instalações portuárias para averiguação de irregularidades em todo o perímetro, cuidar para que o PSPP da instalação portuária seja seguido e o tornar

operacional, ou seja, possibilitar que o conteúdo do plano de segurança seja executável. Também é atribuição do SSP a realização de inspeções de segurança ordinárias, sugerir e acrescentar ao PSPP informações e alterações que julgar serem apropriadas com o intuito de manter o plano de segurança sempre atualizado com as reais necessidades de segurança da IP.

Dentro das atribuições do supervisor de segurança também estão elencadas funções como a correta disseminação de informações à toda a equipe envolvida na manutenção da segurança portuária, com a realização de treinamentos, exercícios e simulados a fim de manter essa equipe sempre atualizada, além de assegurar que toda a equipe tenha as qualificações necessárias e que os equipamentos de segurança sejam utilizados da forma correta, incluindo a correta manutenção, que deve estar em dia.

No que diz respeito às ocorrências, é dever do SSP armazená-las de forma segura pelo período de cinco anos e reporta-las, sempre que ocorrerem às autoridades competentes, CESPOTOS e CONPORTOS. O SSP também deve estar presente quando a situação requerer a efetuação de medidas de segurança na instalação portuária junto ao Oficial de Segurança da Companhia e o Oficial de Segurança do Navio e quando o auxílio a estes se fizer necessário.

Nos termos do ISPS o SSP é o responsável final pela implementação de todos os sistemas de segurança previsto no PSPP de uma instalação portuária. No Brasil as atribuições, deveres e responsabilidades de um supervisor de segurança, estão elencadas na resolução 22 da CONPORTOS e também no plano de segurança da instalação portuária aprovada pela CESPOTOS e homologada pela CONPORTOS.

Em entrevista realizada, segundo o Coordenador da CESPOTOS/SC, para desempenhar as atividades de Supervisor de Segurança Portuária, somente pessoas com certa capacitação na área da segurança poderão exercer a atividade de SSP e realizar as atividades da área da segurança em conformidade com a padronização exigida pelo Código ISPS. No Brasil, as resoluções da CONPORTOS colocam como exigência fundamental a figura de um SSP no comando da unidade de segurança de uma IP, devendo este profissional receber formação técnica da própria CONPORTOS através de treinamento ministrado por especialistas da área de segurança pública e privada, frequentando e alcançando o aproveitamento exigido no Curso Especial de Supervisor de Segurança Portuária – CESSP, o qual, depois de aprovado, receberá o Certificado que o habilitará para o exercício das atividades inerente à função de SSP.

4.4.2 Estrutura da segurança no Terminal Porto Itapoá

Para definir o número de vigilantes necessários no TPI é necessário analisar alguns aspectos. O número de vigilantes está diretamente vinculado ao estudo de avaliação de risco elaborado pela OS e também ao conhecimento do SSP na área de segurança, tendo em vista que a OS e o SSP devem realizar estudos para apurar as ameaças que possam afetar a segurança da instalação portuária, bem como as vulnerabilidades que o sistema de segurança possui.

O que poderia levar a efetivação da ameaça em forma de incidente de segurança, (é o que chamamos) na área portuária de Risco, ou seja, toda vez que a ameaça encontrar numa vulnerabilidade as condições para se efetivar na forma de ocorrência estaremos diante da efetivação do risco, para essas situações em que uma ameaça encontra falhas (vulnerabilidades) no sistema de segurança que poderá ocorrer um incidente será, para a área da segurança, uma situação de risco alto. Porém, se as medidas de segurança (os postos de vigilância e o monitoramento) impedirem que as ameaças se concretizem temos uma redução do risco, baixando para um nível médio, as vezes, até para um nível baixo, quando conseguimos chegar num percentual mínimo de probabilidade de existência da ocorrência de um incidente.

Se da análise das ameaças e das vulnerabilidades resultar numa correta doseimetria do risco (risco alto, médio e baixo) esses profissionais (OS e SSP) terão condição de indicar o número ideal de vigilantes para uma instalação portuária, devendo este processo ser repetido para todos os pontos de acessos ou postos de controle dentro de uma IP. Após a OS e o SSP definirem o número necessário de vigilantes, tais informações serão lançadas no PSPP da IP e serão encaminhados para CESPORTOS e CONPORTOS para aprovação e homologação, respectivamente.

A avaliação de risco e o PSPP deverão ser encaminhados a CESPORTOS e CONPORTOS para análise e aprovação, caso o processo de análise do risco apresentado seja aprovado, assim como o plano de segurança no qual estará indicado o número de vigilantes necessários, então teremos o número de vigilantes que a IP em estudo deverá ter atuando.

Portanto, esse levantamento não leva a um número exato de vigilantes numa formula geral, sendo necessária sempre a participação de no mínimo quatro atores: OS,

SSP, CESPOTOS e CONPORTOS e serem levados em conta as ameaças e as vulnerabilidades que possam afetar a segurança de uma IP.

Quando questionado sobre a autonomia financeira para realização das atividades de segurança em seu setor, José Aurélio informa que: "Com base em um orçamento anual aprovado pelo Conselho Administrativo, é realizada a gestão dos valores previstos para o Setor, levando-se em consideração a situação financeira da empresa e os cenários da economia global".

Lembrando que uma das obrigações do supervisor de segurança é adequar esse orçamento com o sistema de segurança aprovado pela CESPOTOS e CONPORTOS no seu PSPP, depois de aprovado a avaliação de risco e o PSPP a IP é obrigada a implementar o sistema de segurança descrito no plano sob pena de multa e cassação de sua DC, ressalta Reinaldo Duarte durante a entrevista.

No âmbito da gestão do Terminal Porto Itapoá, o SSP tem autonomia para definir o número de funcionários (vigilantes e outros operadores de segurança como porteiros e agentes de monitoramento), os equipamentos e recursos necessários para a segurança. Porém, a indicação desse número de operadores de segurança (vigilantes, monitoramento, portaria e cadastro) está diretamente vinculada ao estudo de avaliação de risco e ao plano de segurança elaborado pela OS em conjunto com o SSP, necessitando da aprovação da CESPOTOS e CONPORTOS quanto ao número de operadores de segurança. Caso uma ou as duas comissões recomendem a ampliação desse número, o PSPP deve ser refeito e atualizado. Essa mudança é realizada da seguinte maneira: após as comissões estadual e nacional constatarem algum erro no estudo de avaliação de risco, tanto em relação às ameaças como às vulnerabilidades, o que poderia exigir um maior ou menor número de operadores de segurança, as comissões poderão devolver o plano para as adequações necessárias.

Para a definição da quantidade de equipamentos necessários na segurança no Terminal Porto Itapoá, foi levado em consideração o controle dos pontos de acesso, o monitoramento e vigilância do perímetro dos pontos de circulação de pessoas, das áreas de carga, descarga, armazenagem e movimentação dos contêineres e o cuidado com o patrimônio da empresa.

A quantidade, bem como, o posicionamento dos equipamentos de uma IP seguirão as diretrizes do Código ISPS, que prevê o monitoramento de toda a área da instalação portuária. No Brasil tanto CESPOTOS como CONPORTOS adotam critérios

semelhantes aos exigidos pela Receita Federal tendo em vista que parte dessas áreas são recintos alfandegados.

Todos os pontos de entrada ou saída de uma IP devem realizar o controle de acesso de pessoas e veículos, devendo tais informações serem registradas em sistemas informatizados com backups ou com redundância (gravação simultânea em dois lugares distintos). No tocante ao número de câmeras a OS apurará o número necessário de câmeras durante o estudo da avaliação de risco e indicará esse número de câmeras no PSPP e a CESPOTOS como órgão fiscalizador fará visitas de inspeção para verificar se o número de câmeras indicado pela OS no PSPP são suficientes para monitorar toda a área da instalação portuária, sobretudo, cobrir totalmente o perímetro.

Quanto aos equipamentos utilizados no controle de acesso à IP, a CESPOTOS e a CONPORTOS não determinam o tipo de equipamento, podendo ser catracas ou torniquetes, associados a sistemas de controle de acessos por impressão digital, cartão magnético, identificação por íris e identificação facial, podendo a OS indicar o equipamento e sistema de controle de acesso, sendo permitido também a utilização de mais de um equipamento e mais de um sistema de forma conjugada. Porém, na visita de inspeção a CESPOTOS exigirá o efetivo funcionamento do sistema de controle de acesso para pessoas veículos e cargas.

Um dos questionamentos feitos na entrevista ao SSP José Aurélio foi: Se a diretoria informar uma redução de custos geral e solicitar que você reduza os custos do seu setor, quais seriam as suas prioridades? Onde você reduziria custos?

Nestes casos, a alternativa utilizada no TPI é focar em reduzir as despesas em linhas que não afetem a qualidade do serviço que vem sendo realizado, priorizando o corte ou redução de linhas de despesas gerais e não vinculadas diretamente ao setor de segurança como: doações, viagens, alimentação, comunicações. O SSP também saliente que eventualmente, a linha de investimento em melhorias também pode sofrer reduções ou cortes.

Sob a perspectiva de órgão fiscalizador, a CESPOTOS/SC faz a ressalva de que se um terminal indicar redução de cortes na segurança, toda a proposta de redução de custos deverá ser apresentada para a CESPOTOS, onde o coordenador reunirá o colegiado que juntamente com a OS farão um novo estudo de avaliação do risco para analisar a redução de equipamentos e do número operadores de segurança indicados no PSPP aprovado. “Toda a proposta de redução de equipamento e do número de operadores de segurança deverá ser analisada a luz do que representam as ameaças e as

vulnerabilidades, de modo a impedir o comprometimento da segurança”, reforça o coordenador da CESPORTOS/SC, sendo que a redução da estrutura de segurança pode aumentar o nível do risco e com isso elevar o percentual de probabilidade da ocorrência de incidentes de segurança.

Portanto, qualquer necessidade de redução do sistema de segurança deverá ser mediante um novo estudo do risco e atualização do PSPP, devidamente aprovado pela CESPORTOS e pela CONPORTOS.

Sobre a manutenção dos recursos humanos e patrimoniais do Terminal há uma série de medidas e ações que devem ser tomadas como treinamentos da mão de obra, que pode ser orgânica, contratada pelo própria Terminal, ou terceirizada. A manutenção dos equipamentos de segurança é feita de forma rotineira a fim de garantir o seu correto funcionamento, com a substituição dos mesmos sempre que necessário, seja por avarias ou por obsolescência.

O principal parâmetro adotado para a manutenção para da segurança no Terminal Porto Itapoá está contido no Plano de Segurança Pública Portuária, elaborado com base no Código ISPS, bem como nas normas que abrangem o tema, com foco principal nas Resoluções nº 5, 12 e 22 da CONPORTOS.

José Aurélio Kalferd complementa sua entrevista citando a importância da realização de simulados e exercícios, informando que “além de ser exigência do Código ISPS, são fundamentais para testar os procedimentos e identificar eventuais falhas e/ou necessidade de melhorias”. Cita também a importância da realização mensal e participação nas reuniões da CESPORTOS/SC, destacando as interações e troca de informações que ocorrem nestas reuniões. Um destaque final é dado para a importância da integração e do bom relacionamento com os Órgãos de Segurança Pública locais.

4.4.3 A Organização de Segurança

OS's são empresas credenciadas pela CONPORTOS para a elaboração dos Estudos de Avaliação de Risco e dos Planos de Segurança Pública Portuária das instalações portuárias brasileiras.

A Resolução 44 de 17/02/2009 da CONPORTOS publicada em 25/08/2009, dispõe sobre “os critérios para o credenciamento de empresas como Organizações de Segurança”.

Para obter o credenciamento e poder atuar de forma regular, a OS deve atender a um número considerável de exigências. O artigo 2 da citada resolução informa que somente as empresas que possuem como objeto e finalidade de existência a prestação de serviços de consultoria, assessoria, auditoria, estudo ou gerenciamento de projeto poderão requerer a certificação. Hans Kuchenbecker, técnico responsável pela OS que elaborou o atual plano do TPI, acrescenta que é necessário para o credenciamento a empresa ter em seu quadro funcional um corpo técnico com, no mínimo, um engenheiro ou arquiteto com experiência comprovada de no mínimo, seis meses na área portuária e um profissional de nível superior com formação em segurança pública. Será aceito como equivalência para profissionais de nível superior com formação em segurança pública os servidores das forças armadas ou servidores das carreiras policiais que tenham concluído o seu curso de formação e possuem nível superior completo.

Importante salientar que fica vetado o credenciamento para se tornar uma OS, empresas que tenham como objeto exclusivo a comercialização de produtos e materiais que são utilizados na área de segurança, ou mesmo empresas que forneçam quaisquer serviços relacionados a segurança. Empresas que possuem em seu corpo societário ou mesmo contratados da área técnica estrangeiros, também não podem obter a certificação.

Após expedido o credenciamento, o mesmo terá validade de cinco anos, podendo ser renovado pelo mesmo período, sem limitação de renovações.

Os trabalhos desenvolvidos pela OS junto aos Terminais Portuários e Portos Públicos são especificamente o Estudo de Avaliação de Risco e o Plano de Segurança Pública Portuária observando o que estabelece a Resolução 2 da 5ª Conferência Diplomática dos Governos Signatários da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, adotada em 12 de dezembro de 2002, concernente ao Código ISPS.

Devendo, essas OS's, seguirem obrigatoriamente, o Termo de Referência e demais anexos da Resolução n. 12 – CONPORTOS para elaboração da Análise de Risco e do Plano de Segurança.

A Análise de Risco, que deve conter “todas as vulnerabilidades e riscos de uma IP, é o estudo apresentado e submetido a avaliação e aprovação da comissão estadual

(CESPORTOS), após a aprovação, essas vulnerabilidades serão tratadas e sanadas através do PSPP”, ressalta Hans em sua entrevista.

Após a elaboração da Análise de Risco, a OS inicia o desenvolvimento do PSPP. Essa avaliação não é obrigatória a todas as instalações portuárias, mas somente para as que atendem navios oriundos ou cujo destino seja rotas internacionais, como é o caso do TPI. Segundo o proprietário da HNS, no Plano de Segurança do Terminal Porto Itapoá estão descritos os procedimentos que visam “dissuadir, inibir e dar resposta a qualquer evento ilícito” que possam ser prejudiciais a segurança física de pessoas e do patrimônio da IP. A estrutura criada para manter essa segurança engloba e é formada pelo trabalho em conjunto de *hardware* (equipamentos, sistemas de monitoramento eletrônico, detectores de metais), *softwares* (sistemas eletrônicos de controle de acesso, identificação e monitoramento) e *pepleware* (treinamento e capacitação).

A elaboração do PSPP pode ter duração de até 1 ano, ou mais. Para se adequar a todas as exigências da Análise de Risco pode ser que seja necessária a realização de investimentos. Para Hans Kuchenbecker “estes investimentos necessitam de licitações, autorizações e/ou longos caminhos de negociações, o que acaba prejudicando o andamento e a elaboração do PSPP”. Em sua entrevista, Hans informa que o valor aproximado de elaboração do PSPP está em torno de R\$ 22.000,00. Porém há outros valores, referentes a atividades complementares na elaboração do Plano de Segurança, como a elaboração de plantas, realização de estudos, pesquisas, levantamento fotográficos, e visitas *in loco*.

Sobre a definição da quantidade de vigilantes e de câmeras utilizadas no TPI, a OS entrevistada informa que “por possuir a expertise e o *Know-how* do nível de exigências da CONPORTOS e CESPORTOS tem condições de orientar as IP quanto ao melhor projeto executivo e quantitativo com relação a instalação do sistema de CFTV, levando em conta ainda as exigências da Receita Federal do Brasil para os recintos alfandegados”. Não há um número que sirva de referência para a quantidade de câmeras que devem ser instalados e de vigilantes que devem ser contratados. A quantidade de ambos é definida buscando atender plenamente as necessidades apontadas e descritas na Análise de Risco, onde cada uma das vulnerabilidades deve ter uma resposta associada.

O próximo item abordado na entrevista foi sobre a Declaração de Cumprimento – DC, certificação internacional emitida para todas as instalações portuárias brasileiras que atendem as exigências do código ISPS e também as resoluções da CONPORTOS. Não é uma certificação obrigatória para as todas as IP’s, mas somente para as que recebem

embarcações que opera no tráfego internacional. Tem como principal finalidade a identificação da IP na IMO, o que garante que a instalação portuária está de acordo com as normas do código ISPS.

Hans Kuchenbecker finalizou a entrevista ressaltando a importância da elaboração de um cronograma de treinamento e da realização de exercícios e simulados que servem para averiguar na prática a eficácia da segurança dentro da IP, itens esses que também foram mencionados pelo SSP da Instalação Portuária durante sua entrevista, sendo a realização destes exercícios uma obrigatoriedade. A não realização dos mesmos deixará o Terminal Porto Itapoá sujeito a aplicação de multas, caso não seja realizado com a periodicidade de ao menos um exercício por ano. A realização deste exercício deve ser devidamente registrada com lista de presença dos participantes envolvidos, fotos e outros meios que comprovem a realização do mesmo e com a presença de um representante da CESPRTOS para sua validação como tal.

4.4.4 Entrevista com o Coordenador das CESPRTOS/SC

Os dados e informações inerentes à CESPRTOS/SC, por se tratar da comissão fiscalizadora da Segurança Portuária em Santa Catarina, foram obtidos mediante entrevistas com o Coordenador Reinaldo Duarte e pesquisas documentais, como atas e outros documentos não sigilosos, que foram utilizados com o objetivo de complementar às informações prestadas pelo SSP do Terminal Porto Itapoá e pelo representante da OS que elaborou a Avaliação de Risco e o PSPP do TPI, no tocante às perguntas que também foram apresentadas e respondidas pelos Senhores Hans Kuchenbecker e José Aurélio Kalferd.

Das perguntas complementares ao Coordenador, foi constatado que o engessamento, a falta de autonomia na constituição da equipe de segurança e dos equipamentos empregados na atividade são alguns dos fatores que mais dificultam a gestão da segurança na atividade portuária, pois mesmo depois de todo um estudo realizado pela OS com o apoio do SSP, ainda terá que ser submetido às duas Comissões (CESPRTOS e CONPRTOS) para sua aprovação. Outra dificuldade apontada foi a falta de parâmetros objetivos e técnicos na definição dos quantitativos de operadores e de equipamentos a serem utilizados no sistema de segurança e por fim outra dificuldade

apontada foi a morosidade por parte das Comissões Estadual e Nacional na aprovação dos Planos, haja vista o baixo efetivo de funcionários da CONPORTOS e devido ao fato de que as atividades das CESPORTOS são exercido por representantes de outros órgãos, não havendo uma função com dedicação exclusiva às atividades de coordenar a segurança portuária nas unidades da federação.

Duarte também foi questionado sobre a diferença entre a segurança realizada nas IPs quando comparadas a outros ramos da segurança em geral, sobre o qual informou que sim, há uma diferença palpável. Segundo o Coordenador: “o fato dela seguir um padrão internacional, torna ela é muito mais abrangente, mais minuciosa, exige que sejam contemplados diversos procedimentos relativos à prevenção ao terrorismo, mesmo sendo o Brasil um país sem histórico de atentados, mas pelo fato da Certificação (DC) certificar o mundo acerca da adoção de diretrizes e procedimentos apontado pela IMO (Padrão IMO) por meio do ISPS Code, mesmo no Brasil, esse assunto deve ser abordado e implementado na segurança portuária brasileira”.

Outro diferencial apontado é com relação ao ambiente onde se desenvolvem as atividades de segurança portuária. Por serem desenvolvidas, em sua maioria, de frente para o mar, os equipamentos estão muito mais sujeitos a depreciação por ações naturais como a maresia. O ambiente portuário é muito agressivo nesse sentido e sofre mais com as intempéries do tempo, com a salinada do ar, se comparado a outros ambientes em que se desempenham distintas atividades de segurança.

O Coordenador finaliza a questão citando a falta de uma regulamentação mais específica acerca de inspeções para verificação da eficiência dos sistemas de segurança no tocante aos equipamentos: “haja vista que o Código ISPS estipulou períodos mínimos para os Treinamentos, Simulados e Exercícios, mas não estipulou uma periodicidade específica para as manutenções dos equipamentos. É preciso criar em nível nacional, uma regulamentação para estabelecer uma manutenção periódica de todos os equipamentos e sistema de segurança, para se evitar desperdícios desses altos investimentos e também para evitar autuação por parte das autoridades fiscalizadoras, com destaque para CESPORTOS, CONPORTOS, ANTAQ e RECEITA FEDERTAL que poderão aplicar pesadas multas pela falta de funcionamento” conclui.

A última questão, específica ao Coordenador, foi com relação ao destaque que SC possui em relação às demais CESPORTOS, em relação a sua atuação. Segundo o próprio Coordenador, se deve a integração plena entre as instituições que integram a CESPORTOS e, que por força do Decreto 6869/09, são os responsáveis pela segurança

portuária da parte do governo e a integração desses órgãos públicos com a Comunidade Portuária através da pessoa dos SSPs, o que permitiu uma resposta muito rápida quando ocorre qualquer incidente na área da segurança portuária, proporcionando o pleno êxito em vários projetos pioneiros aqui em Santa Catarina.

Informou durante a entrevista que, conforme suas palavras: “Essa integração entre CESPOTOS/SC e a Comunidade Portuária Catarinense permitiu que a mesma se tornasse a primeira do Brasil a ter sua sede própria, situada na Rua Cel. Eugênio Muller, nº 622, Bairro São João, Itajaí/SC, a primeira a ter um site próprio (<http://www.cesportos-sc.org>), além de ser a pioneira na criação de uma logo institucional. Tornou-se ainda a primeira CESPOTOS a elaborar o seu Plano de Resposta para Incidentes de Segurança nos Portos e Terminais da sua área de atuação e, também, a primeira a publicar um Livro Institucional”.

Também foi a primeira CESPOTOS do Brasil a implantar um programa de intercâmbio internacional de informações sobre segurança portuária, denominado Visitas Técnicas, sempre buscando o nivelamento dos portos e terminais catarinenses com os melhores do mundo nas questões de segurança, tendo realizado visitas à Guarda Costeira Americana em Nova York e ao Terminal de Elizabeth em Nova Jersey no ano de 2011. Em 2012, a Comitativa visitou Porto de Leixões em Portugal, Porto de Valência na Espanha e Porto de Le Havre na França. Em 2013, as visitas foram ao Terminal Portuário de Hamburgo na Alemanha, Terminal Portuário de Antuérpia na Bélgica e houve também a participação no Seminário sobre Segurança Portuária em Madri, na Espanha. Por fim, no ano de 2015 foram visitados Instalações Portuárias em Cartagena na Colômbia e também no Panamá. A autora deste trabalho acadêmico participou das visitas técnicas a todos os Portos europeus supracitados, como integrante da comitativa.

Por fim, Reinaldo Duarte faz algumas ponderações: “A título de exemplo, o Terminal da Fertisanta, em Imbituba, considerado um Terminal de médio porte, investiu cerca de 1,5 milhão de reais para renovar todo seu sistema de segurança e com isso ter sua certificação (DC) revalidada. O terminal da Barra do Rio, que teve sua certificação inicial, neste primeiro semestre de 2016, considerado um terminal de pequeno porte, investiu cerca de 2,5 milhões de reais para montar todo o seu sistema de segurança. Lembrando que de forma indireta, para atender a Receita Federal e as outras autoridades intervenientes, entre elas a Polícia Federal, o Terminal ainda adquiriu um scanner para contêineres no valor de 4 milhões de reais”. Todos estes altos investimentos vão

necessitar de uma gestão de segurança muito qualificada e atenta aos planos de manutenção desse verdadeiro patrimônio da unidade de segurança.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Somente depois de 11 de setembro o mundo se deu conta da fragilidade da segurança portuária, e com a adoção do Código ISPS passou-se a exigir uma segurança mais técnica e padronizada para as instalações portuárias.

A integração entre as forças policiais, receita federal e demais órgãos são de suma importância para que a segurança nas instalações portuárias seja mantida.

Foi observado o engessamento e falta de liberdade para a atuação do SSP e da OS nas questões de quantitativos de operadores de segurança e até mesmo dos equipamentos utilizados nos sistemas de segurança das IPs. Mesmo sendo realizado um estudo técnico, a autorização final sempre dependerá da CESPORTOS e CONPORTOS.

Com todo o estudo realizado, o que se verificou nesta pesquisa, é que o colegiado estadual e o nacional vão, primeiro, avaliar esses estudos para só depois dar a aprovação ou pedir o refazimento dos planos, o que pode demandar longos períodos de espera. Isso dificulta muito a agilidade dessas avaliações de risco e dos próprios PSPPs, nos casos em que um terminal esteja buscando uma alteração do seu sistema de segurança para, por exemplo, diminuir custos. Essas análises dos colegiados estaduais e nacional, poderá elevar os custos, ou mantê-los altos por longo período, já que sem a aprovação da CESPORTOS e CONPORTOS não se pode fazer qualquer alteração no sistema de segurança aprovado no PSPP, sob pena do Terminal ser notificado pela CESPORTOS, multado pela ANTAQ e, em caso mais graves, ter sua DC suspensa ou até mesmo caçada.

O que se verificou foi uma falta de parametrização dos quantitativos de operadores de segurança, dos quantitativos de equipamentos a serem empregados num sistema de segurança a ser implantado numa IP, o que dificulta uma gestão dos recursos a serem aplicados na segurança portuária.

Apurou-se também, que a gestão da segurança portuária pode ser feita pela IP, através de uma OS contratada e com apoio do seu SSP, mas que essa efetivação só se dará após a aprovação do poder público (CESPORTOS e CONPORTOS), sendo que tanto nas entrevistas, como na legislação restou verificado a inexistência de critérios técnicos que

pudesse nortear com mais exatidão o trabalho das OS's. Por exemplo: se para cada determinada quantidade de m² de uma área portuária existisse um estudo ou um método que indicasse, por razões técnicas, a quantidade necessária de vigilantes ou câmeras de TV, na hora da elaboração do PSPP poderia dar uma certeza maior para o OS que seu Plano seria aprovado pelo poder público.

A instalação portuária também poderia planejar melhor a gestão dos seus recursos nas diversas áreas de uma IP, sendo necessário uma análise mais minuciosa pelas CESPORTOS e CONPORTOS somente nos casos em que a OS, o SSP ou a própria IP quisesse empregar um número de operadores de segurança, ou um número menor de equipamentos como câmeras do que aquela recomendada por esse parâmetro técnico.

Outra questão apontada nas entrevistas e verificado nessa pesquisa é a falta de uma regulamentação mais específica das inspeções para a verificação da eficiência dos sistemas de segurança no tocante aos equipamentos, haja vista que o Código ISPS estipulou períodos mínimos para os treinamentos, simulados e exercícios, mas não estipulou uma periodicidade específica para as manutenções dos equipamentos, que sofrem muito com a ação do tempo, já que o ambiente portuário é bastante agressivo, por conta da maresia e da salinidade do ar já que a maioria dos portos certificados são marítimos, poucos são fluviais. A agressividade do meio onde está instalado todo esse sistema de segurança dos portos provoca uma depreciação muito mais acelerada do que em outros ambientes, de forma que os serviços de manutenção e de reposição acabam por afetar também a gestão da segurança portuária no seu custo final, com um agravante podendo variar de uma região para outra e de um ano para o outro, dificultando o planejamento dos responsáveis pela gestão da segurança portuária no Brasil.

Por fim, conclui-se que a complexidade e variedade dos diversos atores que compõem a gestão da segurança portuária, exige dos gestores o pensamento sistêmico e planejamento inclusivo, visto que tanto a relação de ordenamento de operação imposta pela legislação quanto à atuação, na outra ponta com prestadores de serviços terceirados, fazem parte dessa extensa e densa cadeia.

REFERÊNCIAS

ABNT. **Associação Brasileira de Normas Técnicas**. Disponível em

<<http://www.abntcolecao.com.br/default.aspx>> Acesso em: 10 de junho de 2016.

ALMEIDA, Mario de Souza. **Elaboração de projeto, TCC, dissertação e tese: Uma Abordagem Simples e Objetiva**. Florianópolis: Atlas, 2011.

ARAÚJO, Aline Gonçalves; DUARTE, Reinaldo Garcia. **CESPORTOS/SC: Referência em Segurança Portuária**. Florianópolis, 2013.

BRASIL. Decreto n. 1507, de 30 de maio de 1995. **Cria a Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis, e dá outras providências**. Disponível em

< http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1995/D1507.htm> Acesso em: 17 de novembro de 2015.

BRASIL. Decreto n. 6869, de 04 de junho de 2009. **Dispõe sobre a coordenação e articulação dos órgãos federais**. Disponível em

< http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2009/Decreto/D6869.htm> Acesso em: 17 de novembro de 2015.

BRASIL. **Definições de termos e conceitos técnicos utilizados neste anuário**.

ANTAQ. Disponível em

<<http://www.antaq.gov.br/portal/anuarios/portuario2009/termos.htm>> Acesso em: 11 de outubro de 2015.

BRASIL. Lei n. 6869, de 4 de junho de 2009. **Dispõe sobre a coordenação e articulação dos órgãos federais, bem como sobre os níveis de proteção dos navios e das instalações portuárias, da adoção de medidas de proteção aos navios e instalações portuárias, e institui a Rede de Alarme e Controle dos Níveis de Proteção de Navios e Instalações Portuárias, e dá outras providências**. Disponível em

<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2009/Decreto/D6869.htm>

Acesso em: 17 de novembro de 2015.

BRASIL. Lei n. 12.815, de 5 de junho de 2013. **Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários.** Disponível em

<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/Lei/L12815.htm> Acesso em: 17 de novembro de 2015.

BRASIL. Resolução n. 001, de 24 de junho de 2002. **Estabelece normas gerais de orientação às Comissões Estaduais de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis, e princípios básicos para o desenvolvimento das ações de prevenção a atos ilícitos em suas áreas de atuação.** CONPORTOS. Disponível em

< http://www.abtp.org.br/downloads/conportos_res001.pdf> Acesso em: 20 de março de 2016.

BRASIL. Resolução n. 002, de 02 de dezembro de 2002. **Aprova o Plano Nacional de Segurança Pública Portuária.** CONPORTOS. Disponível em

< http://www.abtp.org.br/downloads/conportos_res002.pdf> Acesso em: 20 de março de 2016.

BRASIL. Resolução n. 003, de 27 de junho de 2003. **Dispõe sobre as diretrizes a serem observadas quando da Avaliação de Instalações e da elaboração de Planos de Segurança Portuária e dá outras providências.** CONPORTOS. Disponível em

< http://www.abtp.org.br/downloads/conportos_res003.pdf> Acesso em: 20 de março de 2016.

BRASIL. Resolução n. 010, de 20 de outubro de 2003. **Aprova os procedimentos a serem observados para a análise dos Estudos de Avaliação de Risco das Instalações Portuárias.** CONPORTOS. Disponível em

< http://www.abtp.org.br/downloads/conportos_res010.pdf> Acesso em: 20 de março de 2016.

BRASIL. Resolução n. 012, de 18 de dezembro de 2003. **Aprova o Termo de Referência para elaboração e o Roteiro para a elaboração e análise dos Planos de Segurança Pública Portuária dos Portos e Terminais Marítimos Brasileiros e a Orientação para a elaboração das “Normas de Controle de Acesso e Circulação de Pessoas e Veículo.** CONPORTOS. Disponível em
< http://www.abtp.org.br/downloads/conportos_res012.pdf> Acesso em: 20 de março de 2016.

BRASIL. Resolução n. 016, de 17 de dezembro de 2003. **Dispõe sobre a análise e aprovação dos Estudos de Avaliação de Risco e de Planos de Segurança das Instalações Portuárias.** CONPORTOS. Disponível em
< http://www.abtp.org.br/downloads/conportos_res016.pdf> Acesso em: 20 de março de 2016.

BRASIL. Resolução n. 017, de 18 de dezembro de 2003. **Dispõe sobre a Autoridade de Segurança Pública no âmbito das Instalações Portuárias.** CONPORTOS. Disponível em
< http://www.abtp.org.br/downloads/conportos_res017.pdf> Acesso em: 20 de março de 2016.

BRASIL. Resolução n. 022, de 05 de março de 2004. **Dispõe sobre a designação e as atribuições do Supervisor de Segurança Portuária.** CONPORTOS. Disponível em
< http://www.abtp.org.br/downloads/conportos_res022.pdf> Acesso em: 20 de março de 2016.

BRASIL. Resolução n. 029, de 08 de junho de 2004. **Dispõe sobre as atividades de verificação da CESPOTOS.** CONPORTOS. Disponível em
< http://www.abtp.org.br/downloads/conportos_res029.pdf> Acesso em: 20 de março de 2016.

BRASIL. Resolução n. 031, de 11 de novembro de 2004. **Institui a Declaração de Ciência das Normas Brasileiras de Segurança Pública Portuária, cumulativa com o compromisso de adotar medidas formais no caso de Ocorrência de Danos e/ou Atos Ilícitos,** CONPORTOS. Disponível em

< http://www.abtp.org.br/downloads/conportos_res031.pdf> Acesso em: 20 de março de 2016.

BRASIL. Resolução n. 037, de 21 e junho de 2005. **Dispõe sobre as auditorias, emendas, atualizações e/ou revisões dos Planos de Segurança Pública Portuária das Instalações Portuárias, aprovados no âmbito da CONPORTOS.** CONPORTOS.

Disponível em

< http://www.abtp.org.br/downloads/conportos_res037.pdf> Acesso em: 26 de março de 2016.

BRASIL. Resolução n. 517, de 18 de outubro de 2005. **Aprova a norma para outorga de autorização para a construção, a exploração e a ampliação de terminal portuário de uso privativo.** ANTAQ. Disponível em

<<http://www.antaq.gov.br/Portal/pdfSistema/publicacao/PublicacoesAntigas/Resolucao517.pdf>> Acesso em: 18 de maio de 2016.

BRASIL. Resolução n. 1556, de 11 de dezembro de 2009. **Norma para outorga de autorização para construção, exploração e ampliação de terminal portuário de uso privativo de turismo, para movimentação de passageiros.** ANTAQ. Disponível em

< <http://www.antaq.gov.br/portal/pdfSistema/publicacao/0000001978.pdf>> Acesso em: 01 de maio de 2016.

BRASIL. Resolução n. 1660, de 08 de abril de 2010. **Aprova a norma para outorga de autorização para a construção, a exploração e a ampliação de terminal portuário de uso privativo.** ANTAQ. Disponível em

< <http://www.antaq.gov.br/portal/pdfSistema/publicacao/0000002437.pdf>> Acesso em: 01 de maio de 2016.

CAPRARO, Milene Corrêa Zerek. **Introdução ao direito do trabalho portuário, marítimo e do petróleo.** Curitiba: Insight, 2014.

CORSI, Paulo César Côrtes. **2016 e as boas perspectivas.** Revista Inport, 19.ed.

Florianópolis: Crie, 2016. Disponível em <

<http://www.editoracrie.com.br/revistainport/edicao19/revista-inport-edicao19-porto-sao->

francisco-do-sul-inicia-2016-com-acrescimento-na-movimentacao-de-cargas-pag-18.pdf> Acesso em: 23 de maio de 2016.

CESPORTOS/SC. **Comissão Estadual de Segurança Pública nos Portos Terminais e Vias Navegáveis de Santa Catarina**. Disponível em < <http://www.cesportos-sc.org/>>. Acesso em: 23 de maio de 2016.

CRESTANI, Tainá Brezolin. **Indicadores relevantes na competitividade portuária: uma visão catarinense**. Única edição. Florianópolis, 2012.

DUARTE, Reinaldo Garcia. **ISPS Code: Padrão Internacional de Segurança Portuária**. Florianópolis: Crie, 2013

ISPS Code: **Código Internacional de Segurança para Navios e Instalações Portuárias**. ANTAQ. DISPONÍVEL EM <<http://www.antaq.gov.br/portal/pdf/ISPSversaoportugues.pdf>>. Acesso em: 23 de agosto de 2015.

LAKATOS, Maria Eva. MARCONI, Maria de Andrade. **Metodologia do Trabalho Científico**. 4.ed. São Paulo. Atlas, 1992.

MARTINS, AC. **Dicionário Comercial Marítimo**. 7.ed. Paranaguá. ACM Publicações, 2012.

MENEZES, Eстера Muszkat; SILVA, Edna Lúcia da. **Metodologia da Pesquisa e Elaboração de Dissertação**. 4.ed. Florianópolis: UFSC, 2005.

MESQUITA, Patricia Laurentino de. **Sistema Portuário Nacional**. Disponível em <<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/sistema-portuario-nacional>> Acesso em: 23 de agosto de 2015.

OLIVEIRA, Emanuelle. **Estudo de Caso**. Disponível em: <<http://www.infoescola.com/sociedade/estudo-de-caso/>> Acesso em: 28 nov, 2015.

PORTO DE ITAPOÁ. **Institucional**. Disponível em
<http://www.portoitapoa.com.br/institucional/73>. Acesso em: 23 de agosto de 2015.

PORTO DE ITAPOÁ. **Notícias**: Porto Itapoá registrou aumento na movimentação de carga em 2015. Disponível em
http://www.portoitapoa.com.br/noticia/Porto_Itapoa_regitrou_aumento_na_movimentacao_de_carga_em_2015/497 . Acesso em: 27 de fevereiro de 2016.

PORTO DE MANAUS. **Sobre o Porto**. Disponível em
<<http://www.portodemanaus.com.br/?pagina=apresentacao>> Acesso em 10 de março de 2016.

Revista Inport. **Mais uma missão internacional**: É coordenada pela CESPRTOS/SC. Revista Inport, 15.ed. Florianópolis: Crie, 2015. Disponível em
<<http://www.editoracrie.com.br/revistainport/edicao15/revista-inport-edicao15-mais-uma-missao-internacional-e-coordenada-pela-cesportos-sc-22-23-24-25-26.pdf>> Acesso em: 30 de setembro de 2015.

APÊNDICE A – ROTEIRO ENTREVISTA AO SSP

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CENTRO SÓCIO-ECONÔMICO
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS DA ADMINISTRAÇÃO
CURSO DE GRADUAÇÃO EM ADMINISTRAÇÃO
GRADUANDA: GABRIELA IRENI GONÇALVES

Questionário para obtenção de informações para trabalho de conclusão de curso

Tema: Gestão da segurança portuária – Estudo de caso Terminal Privado Porto Itapoá

Entrevistado: Supervisor de Segurança, José Aurelio Kalferd

1. Qual é atividade/função de um supervisor de segurança portuária?
2. Qual funcionário de uma instalação portuária pode atuar como SSP?
3. Qual o número de vigilantes necessários para a realização da segurança no Terminal Porto Itapoá?
4. Como SSP, você tem autonomia financeira para realização das atividades de segurança, ou trabalha com alçada?
5. No âmbito da gestão do Terminal Porto Itapoá, você tem autonomia para definir o número de funcionários (vigilantes e outros operadores de segurança como portarias e agentes de monitoramento), os equipamentos e recursos necessários para o seu setor?
6. Em relação aos outros setores administrativos do Terminal, qual seria o custo (percentual/estimativa) destinado à segurança, incluindo os custos com vigilantes, com equipamentos, (Incluindo todo o sistema de CFTV, a parte de T.I utilizada exclusivamente na segurança), suas respectivas manutenções e treinamentos? (podendo ser a indicação de percentual mensal ou anual, apresentando se possível, valores aplicados na segurança – mensal ou anual).
7. Como é definida a quantidade de vigilantes que atuaram no Terminal?
8. E a quantidade de câmeras (equipamentos de segurança) necessárias na segurança da instalação portuária?
9. Se a diretoria informar uma redução de custos geral e solicitarem que você reduza os custos do seu setor, quais seriam as suas prioridades? Onde você reduziria custos?
10. Para manter a segurança dos recursos humanos e patrimoniais do Terminal há uma série de medidas e ações que devem ser tomadas (exemplos: manutenção, substituição de equipamentos, treinamentos). Quais são elas?
11. Quais são os parâmetros e diretrizes adotados pelo Terminal no que diz respeito à legislação sobre segurança?
12. Os custos com segurança ambiental e com a segurança do trabalho estão nos custos gerais do seu Setor? Se for um custo separado você tem um comparativo de custos desses três setores?

EXTRA: Pode citar outras atividades que julgar importante para essa pesquisa sobre a gestão da segurança portuária – sendo o Terminal Porto Itapoá o terminal em estudo.

APÊNDICE B – ROTEIRO ENTREVISTA DA OS

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CENTRO SÓCIO-ECONÔMICO
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS DA ADMINISTRAÇÃO
CURSO DE GRADUAÇÃO EM ADMINISTRAÇÃO
GRADUANDA: GABRIELA IRENI GONÇALVES

Questionário para obtenção de informações para trabalho de conclusão de curso

Tema: Gestão da segurança portuária – Estudo de caso Terminal Privado Porto Itapoá

Entrevistado: Organização de Segurança, HNS Port Consulting & Security (Hans Kuchenbecker)

1. O que é uma OS?
2. O que faz uma OS?
3. Qual o trabalho realizado pela OS no campo da segurança portuária?
A OS basicamente faz uma Avaliação de Risco da IP, identificando todas as vulnerabilidades na IP, sendo elas físicas e de procedimentos. São propostas melhorias e adequações que estarão descritas também no Plano de Segurança. Estas podem ser por equipamentos, sistemas e ou procedimentos claros e definidos para a equipe de proteção da IP.
4. O que é necessário para uma OS obter o credenciamento junto ao MJ?
5. De acordo com o Decreto 6869, de 4 de junho de 2009, e o ISPS Code o PSPP é: “O plano elaborado para garantir a aplicação de medidas criadas para proteger instalações portuárias e navios, pessoas, cargas, unidades de transporte de cargas e provisões do navio dentro da instalação portuária dos riscos de incidente de proteção, conforme definido no Código ISPS”. De forma resumida o que deve ser abordado num PSPP? Qual seu principal Objetivo?
6. É obrigatório a elaboração de um PSPP para todas as instalações portuárias?
7. Como é o processo de elaboração de um Plano de Segurança?
8. É a OS que define a quantidade de vigilantes e a quantidade de câmeras em cada instalação?
9. Qual o critério ou sistemática para se chegar a número ideal de vigilantes e de câmeras
10. O que é uma DC – Declaração de Cumprimento?
11. A DC é obrigatória nas instalações portuárias? Qual a sua finalidade?
12. Quem fiscaliza os planos de segurança? Existe alguma auditoria para aferir se os serviços de segurança de um terminal estão sendo executados corretamente?

EXTRA: Pode citar outras atividades que julgar importante para essa pesquisa sobre a gestão da segurança portuária – sendo o Terminal Porto Itapoá o terminal em estudo.

APÊNDICE C – ROTEIRO ENTREVISTA DA CESPORTOS/SC

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CENTRO SÓCIO-ECONÔMICO
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS DA ADMINISTRAÇÃO
CURSO DE GRADUAÇÃO EM ADMINISTRAÇÃO
GRADUANDA: GABRIELA IRENI GONÇALVES

Questionário para obtenção de informações para trabalho de conclusão de curso

Tema: Gestão da segurança portuária – Estudo de caso Terminal Privado Porto Itapoá

Entrevistado: Coordenador de Segurança Portuária em SC, Reinaldo Garcia Duarte

ESPECIFICAS:

- 1) O que mais dificulta a gestão da segurança portuária por parte dos responsáveis por essa atividade nas instalações portuárias?
- 2) A segurança Portuária tem alguma diferença peculiar em relação aos outros ramos da segurança em geral? Quais seriam as que mereçam destaque?
- 3) Ao que se deve esse destaque da segurança portuária catarinense em relação às unidades presentes em outros estados?

EXTRA: Outras informações julgadas relevantes ou interessante?

GERAIS:

*Realizar as mesmas perguntas feitas ao SSP

*Realizar as mesmas perguntas feitas a OS